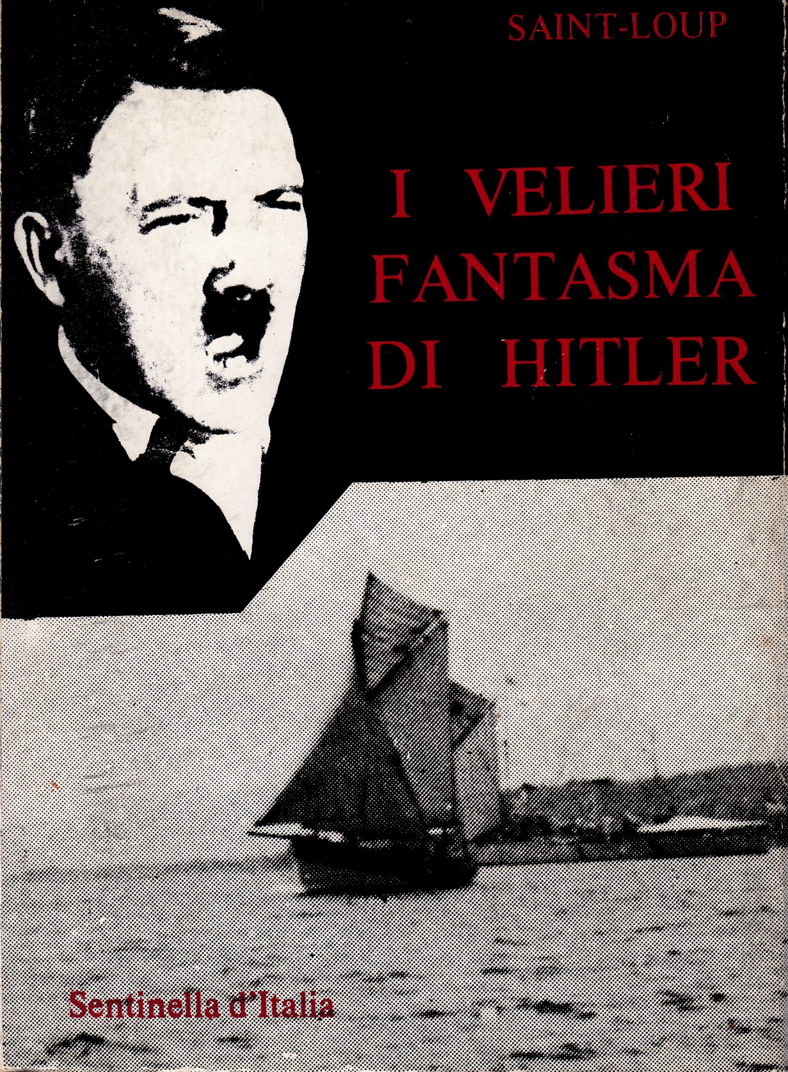
SAINT-LOUP

I VELIERI FANTASMA DI HITLER



Sentinella d'Italia

SAINT-LOUP

I VELIERI FANTASMA DI HITLER

Avventure vissute

Traduzione dal francese

di

ANTONIO GUERIN

—

SENTINELLA D'ITALIA

Via Buonarroti, 4

MONFALCONE

SAINT-LOUP

La sua opera riflette con intensità la sua personalità e la sua vita. Ossessionato dalla tesi nietzschiana del superamento, egli ha quasi sempre vissuto i suoi libri prima di scriverli. Egli ha fondato gli «Alberghi della Gioventù» nel 1935, senza pensare che ne avrebbe trasceso un giorno la storia, ha militato con Jean Giono per la «povertà e la pace», contro la seconda guerra mondiale, rischiando la prigione dei pacifisti prima di quella dei guerrieri sfortunati.

Ma, da quelle prove dovevano uscire due successi letterari: Les Volontaires *e* Les Hérétiques. *Prima di scrivere* La nuit commence au cap Horn, *egli ne affrontò le tempeste ed esplorò le isole sconosciute della Terra del Fuoco...*

Se la moto è talvolta sublimata nei suoi libri, è perché inventò il motocross nel 1928 e detenne un record delle ventiquattro ore su strada libera nello stile di James Dean.

Egli ha costruito il suo «ciclo della montagna» come alpinista e sciatore la cui traversata invernale della Lapponia non è mai stata ripetuta dal 1939.

Se parla di clandestinità, è con l'autorità di un uomo che l'ha vissuta per suo conto per due anni. Se tratta della guerra e dei suoi orrori, è come guerriero che ha militato in tre eserciti di cui due stranieri fino al grado di colonnello. Questo atteggiamento, negato da tutte le tendenze della nostra epoca, fa di lui un uomo «contro il tempo», venuto troppo presto o troppo tardi perché nasca quella «cavalleria motorizzata» postulata dalla sua opera drammatica.

AVVERTENZA

Nel 1945, i casi della guerra fecero cadere nelle mie mani copia dei rendiconti che l'Abwehr riceveva da certi capitani che navigavano a vela per suo conto, dopo aver illustrato la storia della navigazione da diporto tedesca in tempo di pace. Divenuto in seguito consigliere tecnico del presidente Perón nella Repubblica Argentina, mi legai con un altro capitano coraggioso che era appena arrivato a Buenos Aires dopo una sbalorditiva odissea. Questi contatti mi consentirono di scoprire la via che conduceva verso un mondo occultato dal 1945. Se non mi permettono di rispondere ancora oggi in una maniera completamente soddisfacente alla domanda che ogni uomo intelligente si pone - ha il III Reich lasciato dietro di sé una somma di cognizioni capaci di sconvolgere l'avvenire dell'uomo? - essi costituiscono almeno un avvicinamento.

Ho mantenuto sotto il moggio queste avventure per ventotto anni onde lasciar morire in pace i loro eroi, ciò che è adesso cosa fatta, e per defraudare i cacciatori di nazisti di qualche soddisfazione.

Le pubblico oggi per una ragione precisa. Siccome l'isterismo pubblicitario del nostro tempo dà alle imprese dei navigatori da diporto una dimensione esagerata, è bene ricordare che tutto ciò che viene fatto attualmente sull'Atlantico o altrove fu, al livello sportivo e umano, largamente superato tra il 1940 e il 1945.

Capitolo I

IL "SOIZIC"

1940

Il 19 giugno 1940, le divisioni meccanizzate dell'esercito tedesco entrano in Brest. Gran bel tempo. Ma il sole raggiunge difficilmente le facciate delle case dalle finestre chiuse. I depositi di carburante della marina divampano da ventiquattro ore. Una nube grassa, rossiccia, talvolta iridata come una macchia d'olio spiegata sull'acqua della rada, opprime la città. La città sembra folgorata dall'avvenimento. Dal tempo della vittoria dei Francesi sul ducato, la Bretagna non ha conosciuto l'occupazione di un esercito straniero. Venuti da alleati, gli Inglèsi si sono rimbarcati per riguadagnare l'isola madre degli antichi Celti e Sassoni, seguiti dai pescatori di Sein. Ingannati da una propaganda delirante, quegli uomini semplici e puri si vedevano già castrati dai Barbari hitleriani! Il resto della popolazione non li ha seguiti. Essa, che poteva scegliere il mare libero, gli ha preferito la terra; la casa alla barca, il campo all'oceano, giacché i marinai bretoni discendono da un'antica gente contadina. Essi restano stupiti alla vista dello spettacolo dato dall'esercito tedesco. Le vie di Brest cambiano colore man mano che nuove unità le occupano. Un'ondata ha ricoperto con la sua schiuma la marea di colletti azzurri e dei berretti dai fiocchi rossi che, tre giorni prima, salivano ancora all'assalto della città e si è ritirata davanti al flusso del verderame dell'esercito tedesco vittorioso.

I soldati feldgrau smentiscono con la loro indole manifesta e con il loro comportamento tutto ciò che la propaganda francese affermava da due anni. Essi appaiono forti e gai, senza odio, piuttosto benevoli. Alle diciassette, le unità motorizzate hanno preso posizione sulle rive della «retroguardia», lungo il Penfeld e a Recouvrance. Dei soldati impugnano i fucili trovati alla Majorité e li spezzano, uno per uno, contro il fusto della

Consolare, il grosso cannone di bronzo eretto a trofeo davanti alla porta d'onore. Di ora in ora, poi di giorno in giorno, si fanno più numerosi e sembrano fondere Brest nello stesso bronzo delle loro uniformi, come un monumento chiamato a simboleggiare per secoli il loro dominio sul mare.

Non appena i soldati sono mandati a riposo, essi si precipitavano verso le spiaggie... Nuoto, canottaggio e bagni di sole! Tutte le piccole imbarcazioni prendono il mare, non solamente nella rada di Brest, ma cominciando dai porti della costa atlantica occupata dall'esercito tedesco. Poi questi navigatori improvvisati riportano i canotti al posto di ancoraggio e li ormeggiano con la loro abituale disciplina, la preoccupazione della precisione e del lavoro ben fatto. Ma un coraggioso soldato di fanteria, un giovane comandante di Panzer, un brillante pilota di Messerschmidt 109 conoscono ben poco del movimento delle maree. Incappellano dunque al più corto i cavi sui posti di ormeggio, senza tenere conto dell'alta marea che presiede all'operazione. Qualche ora più tardi, con la bassa marea, le imbarcazioni si trovano fuori acqua, sospese per la prua come pendagli da forca. Una risata enorme sorge sulle labbra dei marinai bretoni e fa il giro della rada, dalla punta di Portzic fino alla punta degli Spagnoli. Il mare ha disacralizzato quei conquistatori ormai più vicini ai turisti di ieri che a Gengis Khan! I Bretoni come prenderebbero adesso sul serio quei terrieri incapaci di ormeggiare correttamente un canotto?

Ma i Tedeschi non hanno detto la loro ultima parola. L'ammiraglio Arnaud de La Perrière, uno dei capi della guerra sottomarina del 1914, è arrivato a Brest con lo slancio dei Panzer. Egli organizza i suoi servizi, manda in prigionia gli ammiragli francesi Traub e Brohan, consegna al proprio domicilio gli ufficiali della Royale per risparmiarsi una trattativa sulla collaborazione.

Essa sarebbe acquisita, ed immediatamente efficace, se i Teutonici sapessero accostare i popoli stranieri con un po' meno di diffidenza e un po' più di psicologia. La Royale ha in effetti un nemico ereditario, che non è la Germania ma l'Inghilterra. La maggior parte degli ufficiali di tiro delle nostre corazzate preferirebbero aprire il fuoco sulla *Hood* piuttosto che sulla *Scharhorst,* soprattutto dopo ciò che il «paese reale» chiama il tradimento di Dunkerque, che sarà presto seguito dal massacro gratuito di Mers el-Kebir. Questo stato d'animo consente all'ammiraglio Arnaud de

La Perrière di trovare un terreno d'intesa con una notevole frazione delle nostre forze navali che si presentano a lui indomite.

*

Il primo borghese tedesco che entra in Brest si chiama Christian Nissen. E' un professore. Ma anche un celebre capitano della navigazione da diporto. Egli è membro dei grandi circoli di «Yachting» e, particolarissimamente, del Royal Ocean Racing Club britannico che ha voluto onorare in lui il famoso timoniere delle traversate atlantiche del capitano Schlimbach.

Nel settembre 1939 egli aveva un fascicolo di mobilitazione che lo assegnava all'800° genieri leggeri, ma non è stato chiamato alle armi. Egli ha tranquillamente tenuto le sue lezioni ed intrapreso qualche piccola crociera nel Mar Baltico per rimanere ben abituato al mare e per restare abbronzato. Il gendarme che viene a cercarlo a fine pomeriggio, il 22 giugno, lo trova nella sua migliore forma, alto, largo di spalle, atleticamente dotato dalla natura, con un volto bulinato dal vento del largo, i capelli biondi già radi, gli occhi azzurro chiarissimo profondamente riparati sotto l'arcata sopracciliare, come affilati dalle osservazioni a lunga distanza, dalle vigilanze notturne. Non è più la Wehrmacht che lo richiama, ma la Kriegsmarine. Non se ne stupisce e lascia la casa con una disciplina molto germanica. Si ritrova in una carozza cuccetta che corre verso Colonia, poi Bruxelles. Una macchina di stato maggiore lo coglie alla gare du Midi, lo conduce direttamente a Brest e lo depone davanti all'hôtel Continental dove la sua camera è prenotata sotto un nome di battaglia. D'ora in poi si chiamerà Hein Muck. Due giorni più tardi, il capo di stato maggiore dell'ammiraglio lo convoca e gli dice:

–Come esperto di grandi crociere, siete capace di trovare in un porto francese un piccolo veliero che permetta di trasportare segretamente tre uomini in Irlanda?

Christian Nissen trasale e risponde affermativamente.

–Quanto tempo richiedete per scovare, requisire ed armare il battello?

–Forse una settimana... tutt'al più dieci giorni...

–Perfetto! Avverto l'Abwehr (1), sezione II, che i suoi uomini dovranno imbarcarsi il 10 luglio... Siete d'accordo?

(1) Servizi segreti tedeschi.

–Sono d'accordo.
–Allora, buona fortuna!

Christian Nissen, detto Hein Muck, esulta. L'oceano che gli sembrava vietato per la durata della guerra, data la supremazia inglese, lo chiama di nuovo. Eccolo nuovamente membro del Royal Ocean Racing Club e, una volta di più, impegnato contro gli Inglesi in quella corsa-crociera del Fastnet che ebbe luogo per l'ultima volta nell'agosto 1938, giacché egli deve deporre degli agenti segreti nei paraggi del capo da cui essa trae il nome... Egli riflette appena sui pericoli dell'impresa... Non incontrerà più i marinai britannici sul piano della competizione sportiva, come ieri, ma li affronterà su quello della guerra segreta che essi hanno sempre condotto da maestri, con una inesorabile crudeltà. La posta della sua prima crociera di guerra sarà doppia: dovrà non soltanto dominare il mare ma anche il suo signore storico. Non si attarda davanti alla visione della corda di canapa appesa ai pennoni delle navi di Sua Maestà, sempre ben ingrassata per stringersi meglio attorno al collo dei pirati, delle spie e dei sabotatori di cui sta per farsi complice, giacché essa occupa poco spazio nella grande prospettiva dell'oceano, che ha da molto tempo eletto a seconda patria.

*

Christian Nissen - Hein Muck - visita adesso i porti della Bassa Bretagna prendendo tempo. Ha bisogno di un veliero sufficientemente veloce per raggiungere la roccia del Fastnet e la baia di Baltimora in un termine ragionevole, ma non di un vero yacht che, per la sua attrezzatura e per le sue forme, sembri insolito in quei paraggi che la guerra vieta ai navigatori da diporto. Egli non scopre niente a Brest, Douarnenez, Audierne e ritorna verso la penisola di Crozon.

Questo Tedesco romantico cade, giorno dopo giorno, sotto il fascino dell'estremo Occidente. Lui che non abborda mai la terra senza rimpiangere subito il mare, trova in Bretagna un punto di equilibrio tra i due. La strada che segue si arrampica su delle colline boscose, si tuffa su spiagge e finisce col restituire il movimento stesso del mare. Gli sembra di vivere sul ponte di una nave enorme, in rotta per l'America, lontano da quella impossibile Germania in panna in pieno continente e che non arriva

mai a prendere il vento della storia per aprire una rotta.

Nissen-Muck indugia in tutti i caffè del porto, i «bar della marina». Comprende un poco il francese ma non lo parla. Fin dal suo arrivo a Brest, si è procurato un lessico bretone e lo studia con zelo. Egli beve forte, con una preferenza per la birra forte in mancanza di cognac, si attarda in mezzo ai vecchi pensionati della marina, paga loro bevute di sidro e li lascia salutandoli con un risonante Kenavo! Gli piacciono i Celti, suoi fratelli del grande ramo germanico ricacciati di secolo in secolo verso l'estremo Occidente e che sopravvivono in Bretagna, con le spalle all'oceano, pronti a lasciare un'Europa ostile che non ha più bisogno di druidi o di bardi come la rivoluzione francese di scienziati.

Camaret lo affascina col suo porto confidenziale circondato da colline costellate di case dai muri bianchi, dai tetti di ardesia blu come ali di corvo. Egli percorre le banchine, contempla la torre Vauban, fortezza efficace contro gli sbarchi di un tempo ma che appare oggi degna di figurare nella città olandese miniaturizzata di Madurodan. E improvvisamente sussulta... Perché quello yacht assomiglia ad un'imbarcazione per la pesca del tonno

Christian Nissen contempla il *Soizic.* Quel bastimento manifestamente armato per diporto deve stazzare una trentina di tonnellate e può agevolmente essere mimetizzato in imbarcazione per la pesca del tonno di lungo corso, armato da dundee con vela di gabbia, trinchetto a lunga caduta e fiocco murato su un lungo buttafuori proiettato dalla sua ruota di prua da peschereccio. Alberi potenti, sartie tesate da modernissimi arridatoi. Drizze di penna e di alberi parzialmente in catene munite di un paranco a tre trefoli di canapa catramata. Sul ponte non manca nulla degli attributi propri dei battelli da pesca, né la grossa bitta di ormeggio né il pesante argano a mano.

Un marinaio atletico, dai capelli arruffati, sta lucidando il ponte. E' Rémy Marzin, un figlio del luogo, che ha preso parte all'armamento del *Soizio* costruito qualche anno fa in un cantiere locale. Egli sorveglia, tiene in ordine e manovra la nave per conto del suo proprietario, un diplomatico francese attualmente in servizio a Berna. Hein Muck-Nissen gli domanda, con la più grande gentilezza, il permesso di visitare il battello. Il Tedesco indossa abiti civili ma l'accento con il quale ha detto le parole francesi lo indica come appartenente alle forze di occupazione.

Il marinaio ricompare presto seguito da una giovane donna, bella,

elegante e che non può rifiutare la sollecitata autorizzazione. Ella è annoverata tra le relazioni mondane del proprietario e si è rifugiata sullo *Soizic* a fine esodo. Come il visitatore si aspettava, il bastimento è ben armato per la navigazione da diporto e non per la pesca di alto mare. Niente camere fredde né fetide stive per il pesce: niente minuscola cabina per l'equipaggio a prua sotto il ponte... ma un salotto con cuscini di seta dai colori vivaci. Una cabina dalle pareti rivestite di mogano. Un bar abbondantemente rifornito,una cucina pavimentata dalle pareti abbellite con pregiate piastrelle di maiolica. Tutto ciò che un panfilo di lusso può offrire a dei navigatori agiati. Christian Nissen esulta e si ritira con l'intenzione di far requisire il *Soizic* dalle autorità di Brest e chiede a Rémy Marzin di condurlo fino al porto grande.

Due giorni più tardi, il battello è tirato in secco per l'esame dello scafo. Accompagnato da un ingegnere della Kriegsmarine e da un ingegnere francese dell'Arsenale, lo yachtman tedesco lo trova in perfetto stato, pulito e levigato da capo a fondo. Per contro, egli constata che l'albero motore è privo d'elica. Solo il guardiano del battello potrebbe spiegare quell'assenza e aiutarlo a ritrovare quell'arnese. Disgraziatamente, egli ha messo piede a terra ed è scomparso.

Nissen-Muck riprende dunque la strada di Camaret, sempre assistito dall'ingegnere tedesco e dal suo collega francese. Finiscono per ritrovare Marzin, semplicemente ritornato a casa.

–E l'elica del *Soizic?*– chiede l'ingegnere dell'Arsenale.

–Perduta in mare.

Non è vero. Il *Soizic* aveva toccato un fondo roccioso durante l'estate 1939 e storto l'albero motore, presto sostituito da un albero di bronzo. Avendo la dichiarazione di guerra chiuso i cantieri navali, l'elica non era stata rimontata e Marzin l'aveva depositata in casa sua. Traumatizzato dalla requisizione del battello che egli amava e considerava un poco suo, furente contro questo intervento dell'occupante nella sua vita, aveva deciso che il *Soizic* non avrebbe avuto elica ed aveva appena sotterrato il propulsore nel suo giardino. Era così!

–Perduta in mare!

Bretone testardo, non avrebbe più desistito da quella versione. L'ingegnere tedesco lo contemplava corrugando la fronte, lo sguardo sospettoso. Egli disse al collega francese affinché traducesse la sua osservazione:

–Un'elica montata su un albero di bronzo non si perde mai in mare!

Marzin avrebbe potuto benissimo restituirla, e probabilmente guadagnare denaro sostenendo che essa proveniva da un battello da lui disossato, ma nulla, neanche un milione di franchi ve lo avrebbe indotto... Che quei Tedeschi ne trovino un'altra e lo lascino in pace! Agente dell'Abwehr, Hein Muck aveva i mezzi per far parlare quel Bretone la cui malafede appariva evidente, ma a Christian Nissen, il navigatore da diporto, ripugnava costringere. Egli abbandonò la partita. Se avesse saputo che la mancanza dell'elica sull'albero motore del battello avrebbe provocato il fallimento politico della sua missione, forse si sarebbe mostrato più insistente. Resistente che non si rendeva conto di esserlo in un'epoca in cui la resistenza non era ancora di moda, Marzin rimase padrone del campo e contemplò la partenza dei suoi visitatori con uno sguardo ironico.

Nissen-Muck, questo nuovo comandante del *Soizic* dal doppio volto, ritorna a Brest e richiede un'elica ai servizi tecnici della Kriegsmarine. Due giorni di ricerca all'Arsenale, poi nei cantieri civili della rada, non danno alcun risultato. I propulsori che i Tedeschi scoprono non sono adattabili. Bisognerebbe fonderne uno ed il tempo manca. Il comandante di navigazione da diporto si presenta all'ammiraglio e chiede che la partenza per l'Irlanda sia rimandata.

–Impossibile – assicura il capo di stato maggiore – L'Abwehr non accetterà mai di compromettere il segreto dell'operazione per una storia di elica! Voi navigate a vela? Avevate un motore quando attraversavate l'Atlantico per sollecitare la coppa America?

–No. Ma le condizioni non erano le stesse. Posso avere bisogno del motore se mi trovo in panna in una zona di guerra pericolosa!

–Vi trarrete d'impaccio! Mi fido. I vostri passeggeri saranno a bordo l'11 luglio alle 19 e salperete prima di mezzanotte!

Il dado è tratto. L'ufficiale superiore aggiunge ancora:

–E non dimenticate che la vostra croce di ferro si trova sulla sabbia della baia di Baltimora!

Christian Nissen sorride. Non ha maggiore voglia di portare la croce di ferro sul lato sinistro della sua casacca che il nodo delle corde inglesi intorno al collo!

L'11 luglio, alle 19, una grande condotta interna nera si ferma sul bordo della banchina. Tre uomini ne scendono. L'autista solleva il coperchio del

cofano e consegna loro degli oggetti chiusi in sacchi di tela zavorrati: apparecchio radio e materiale esplosivo di sabotaggio. Fa ancora giorno e gli agenti segreti si affrettano ad imbarcarsi con il loro materiale pericoloso mentre la macchina scompare. Si presentano al comandante.

–Karl!

–Friedrich!

Jorg (1)!

Christian Nissen non desidera saperne di più. Egli fa stivare il materiale giù, proprio vicino alla discesa, di modo che possa essere portato sul ponte e buttato in mare, in un tempo minimo in caso di incontro con un Inglese troppo curioso.

*

Karl, Friedrich e Jorg sono le pedine che l'Abwher incomincia a collocare sulla scacchiera irlandese. Nonostante le delusioni provate con Casement durante la Prima Guerra mondiale, la Germania persiste nella sua politica. Prendere l'Inghilterra di rovescio, dapprima diplomaticamente, poi militarmente utilizzando l'irredentismo irlandese, sembra di primo acchito fare spicco della migliore strategia. Ciò che non è riuscito dal 1914 al 1918 con un'Irlanda soggiogata, può avverarsi nel 1940 con un paese in gran parte liberato dopo il 1922, ma sempre, in realtà, assoggettato all'Inghilterra con l'Ulster e con una situazione economica deplorevole? Von Ribbentrop lo crede e si sbaglia, come si è sbagliato sull'atteggiamento inglese nel settembre 1939. Segnato dalla resistenza patriotica dal 1916 al 1922, poi dalla guerra civile, il presidente de Valera non desidera niente altro che evitare i pericoli che lo circondano; mantenere il suo paese lontano dalla guerra applicando una neutralità discretamente favorevole al futuro vincitore, con un po' meno di ritegno del generale Franco, non dovendo lui nulla all'Asse mentre lo Spagnolo gli deve quasi tutto. L'Irlanda detesta l'Inghilterra ma non ama la Germania al punto di dimenticare che se i suoi figli parlano ancora il gaelico essi adoperano soprattutto l'inglese, che se non combattono nell'esercito o nella marina inglesi essi vanno liberamente a lavorare nelle fabbriche di Birmingham e Coventry. La schiavitù crea più legami della libertà, l'odio avvicina meglio dell'indifferenza! Insulari come essa, gli Irlandesi

(1) Si chiamavano in realtà: Tributh, Gaertner e Obed.

navigano sempre a rimorchio dell'isola inglese e non arrivano a mollare le alzaie. L'anarchia irlandese non fa peso dinanzi all'organizzazione britannica e il rapporto delle forze appare schiacciante. De Valera sa che Londra lo liquiderà in ventiquattro ore se tenta di appoggiare la Germania per poco che sia. Infine, il popolo irlandese capisce che Hitler prepara un uomo nuovo, totalmente diverso dall'uomo cristiano. Furiosamente cattolico, non saprebbe ammettere questo mutamento e respinge il nazionalsocialismo. Provando, come tutti i Tedeschi, insormontabili difficoltà a comprendere gli animi stranieri e, probabilmente, nello stesso tempo, incapace d'intravedere la finalità superiore del suo stesso regime, Ribbentrop ragiona in termini semplicistici: nemica dell'Inghilterra, l'Irlanda deve fatalmente ritrovarsi a fianco del III Reich.

Egli detiene già collaboratori importanti. Ritornando dagli Stati Uniti, Sean Russell, capo di stato maggiore dell'I.R.A., si trova a Berlino e prepara il suo ritorno in Irlanda con Kurt Haller, capo sezione dell'Abwehr II, primo ufficio. Frank Ryan, dirigente del Congresso repubblicano, generale della brigata Lincoln Washington durante la guerra civile spagnola, esce dalle prigioni franchiste grazie agli sforzi della Germania e lo raggiungerà il 15 luglio. Una «operazione Dove» è dunque in preparazione ed i passeggeri del *Soizic* sono incaricati di organizzare i suoi collegamenti attraverso quell'Irlanda anarchica, oltre alle operazioni di sabotaggio da condurre contro l'Inghilterra attraverso l'Ulster. Da cui l'amalgama tecnico del loro bagaglio: apparecchio radio più esplosivi.

Per il momento, gli agenti segreti mangiano col comandante, nel lussuoso quadratino del *Soizic*. Una bottiglia di champagne è a raffreddare. Muck-Nissen desidera stabilire fin dall'inizio un clima di cameratismo che escluda ogni preoccupazione politica. Egli sa quanto sia difficile mantenere l'armonia tra occupanti di un piccolo battello che ignorano tutto del loro reciproco carattere nel momento di salpare. Quei terrieri ch'egli imbarca non sono affatto abituati al mare secondo i segni di sorpresa e di timore ch'egli scopre sui loro volti. E, tuttavia, egli dovrà forse chiamarli alla riscossa in caso di difficoltà impreviste. Egli si imbarca in effetti con un solo marinaio di mestiere, un amico della bottiglia, quinquagenario, che ha scovato tra i civili mobilitati della difesa passiva di Brest. Già, dimentica il suo nome e lo chiama:

–Frenchie... aprire... bottiglia champagne!

Maneggiare un veliero tanto importante come il *Soizic* con l'aiuto di un

solo marinaio assomiglia ad una sfida al buon senso. Impossibile inferire o riporre tutta quella velatura, in due, nei termini imposti da un cambiamento di tempo. Allora, si metterà tutto fuori con un vento ben fissato e stabile, oppure ci si trascinerà sotto una punta di fiocco e la vela di maestra arrotolata a un terzo... Perché questa sfida alla previdenza in una spedizione in cui tutto deve essere sovradimensionato? Due ipotesi. O Hein Muck, agente dell'Abwehr, si è privato di equipaggio per ordine dei suoi capi, poiché dei marinai di ritorno da una crociera chiacchierano e non li si può far sparire, come ai tempi barbarici, o secondo le regole del romanzo giallo. Oppure Christian Nissen, il navigatore da diporto, s'impone, per deliberato proposito, questo handicap per giudicare le sue forze in rapporto all'oceano che egli affronta per la prima volta dopo gli ultimi anni di pace. Non si sa. Il comandante del *Soizic* non si è mai spiegato su questo punto.

*

Arare piano! Sono le ventitré. Un cutter a motore viene per rimorchiare il *Soizic* durante le prima miglia della sua crociera. Notte felpata. L'ombra viscosa sembra filare dell'olio sull'acqua della rada, turare i bacini, imbavagliare le voci, truccare le fiamme aureolanti il porto militare che brucia ancora... Condizioni ideali per un salpare segreto... Un dundee bianco era alla banchina... E' scomparso. Avvenimento ad un tempo infimo e capitale. All'Inglese non piacciono i velieri fantasma, ma l'Intelligence Service ha provvisoriamente perso il controllo di Brest nella confusione della disfatta continentale.

Al di là della stretta imboccatura, una lunga onda benevola culla il *Soizic* ed il suo marinaio. Lo stomaco degli agenti segreti mostra qualche segno d'inquietudine. Poi il giorno sorge e il vento di maestrale si stabilisce. Il rimorchiatore molla il *Soizic* al traverso del faro delle Pierres Noires. Christian Nissen e Franchie issano le vele, poi il Tedesco prende la barra ed i movimenti del *Soizic* che naviga di bolina, imitano il trotto di un cavallo che gli uomini dell'Abwehr non apprezzano affatto. Essi spariscono uno alla volta dal ponte sfoggiando volti nauseanti.

Hein Muck ha ritrovato in Christian Nissen il timoniere delle traversate

atlantiche del capitano Schlimbach. Naviga di nuovo per diporto! Strano diporto! Deve sorvegliare la rotta e la velatura mentre l'unico marinaio riposa con, sotto i piedi, tre passeggeri ammalati più pericolosi degli esplosivi dei loro sacchi e, intorno a lui, un orizzonte sul quale ogni nave che si profila rappresenta un nemico in potenza al quale egli non può sfuggire, disarmato, che con l'astuzia.

Orizzonte vuoto. Il *Soizic* e la sua scorta di gabbiani fanno rotta Ovest-Nordovest. Poi Frenchie emerge dalla tuga e, senza proferire parola, prende la barra. Dopo che hanno alzato le vele insieme, Christian Nissen sa che può contare su quel vecchio ubriacone, marinaio nato, autentico aratore bretone del mare. I due uomini, tanto differenti per le origini, la nazionalità, la cultura, il loro campo di visione del mondo, il loro non sbilanciarsi, si sono affiatati fin dal primo momento, in maniera semplice e naturale. Frenchie non capisce una parola di tedesco, ma siccome un battello armato da dundee è manovrato secondo le stesse regole a Brest come a Kiel, non ha bisogno di ricevere un ordine per issare, tesare, bordare, indragliare, orzare o serrare come si deve e quando si deve. Deferente, ma senza ossequiosità verso il suo comandante, come un marinaio della Reale, egli tenta manifestamente di elevarsi al suo livello di distinzione e di cognizioni. Come potrebbe immaginare che Nissen è annoverato tra i «cap-hornier» ed i grandi timonieri della navigazione da diporto internazionale? Non lo sa, ma lo intuisce, ed i rapporti tra di loro si mettono a posto esattamente e spontaneamente. Da quando è salito a bordo, non ha attaccato spontaneamente la minima bottiglia di vino o di cognac. Egli ha bevuto soltanto la sua razione di vino rosso e degustato, sorseggiando con la lingua, il cognac offerto, come se tenesse a non rivelare davanti al padrone di bordo la sua affinità per le bevande alcoliche forti, come se tentasse di cancellare in sé il ricordo di vent'anni di sbornie fenomenali.

Frenchie non fa mai domande. Potrebbe farlo, giacché Nissen comprende sufficientemente il francese per rispondergli in un modo o nell'altro. Se ha intuito il carattere scabroso della crociera nella quale si impegna, non lascia apparire nulla. Quando viene il suo turno di guardia, prende semplicemente la barra; i suoi occhi pongono una domanda muta per sapere se deve mantenere la rotta ed è tutto. Per far comprendere a Nissen-Muck che i passeggeri giacciono sulle loro cuccette, malati, egli abbassa il pollice verso i fondi del battello ed accende un largo sorriso. Il

comandante gli rimanda il sorriso ed alza le spalle. Si sente in effetti più vicino a Frenchie che agli agenti segreti di cui non vuole sapere nulla.

Probabilmente gelato durante l'ultimo rilascio invernale, il solcometro non gira da quando sono salpati. Vi acconsente infine alla sera del primo giorno, inondato d'olio, subissato di preghiere e di minaccie. Hein Muck può finalmente localizzare più correttamente il punto approssimato. Si trova al di fuori delle rotte frequentate. Le probabilità di cadere su qualche nave da ricognizione inglese rimarranno scarse fino nei dintorni dell'Irlanda. La brezza moderata si mantiene, poi s'irrobustisce l'indomani fino al VI grado della scala Beaufort. Quando ha constatato che, senza ricevere ordini, Frenchie ammainava la vela di gabbia, Nissen ha deciso che poteva accordargli piena fiducia ed abbandonargli il *Soizic*. E' da due giorni che non chiude occhio e raggiunge la sua cuccetta.

Lo spazio sotto i bagli ha perso il suo bell'aspetto da diporto. I passeggeri hanno inquinato le moquette ed i sacchi di esplosivi vanno beatamente a passeggio da tribordo a babordo. Christian Nissen li ormeggia seriamente. L'umidità gronda dovunque, giacché quartiere di boccaporto e corso di fasciame sono stati previsti, non per ricevere colpi di mare, ma per dare al *Soizic* l'aspetto lusinghiero di un panfilo. Sfinito, il comandante rimanda a più tardi la collocazione delle incerate e delle tende da pioggia che si impone.

Sei ore dopo, egli riprende la barra. Tira vento adesso molto fresco e il navigatore da diporto contempla con gioia la schiuma bianca del mare ben formata che, nel letto del vento, dispiega le sue ali bianche da una parte e dall'altra del battello. Nessun fumo turba l'orizzonte finemente spezzetato dai marosi. Nel corso della mattinata, la brezza s'irrobustisce un po' di più e vira nettamente al N.-N.E. Il *Soizic* naviga interamente di bolina e avanza a Nord-Ovest, rotta che dovrebbe condurlo ad un allineamento Sud-Irlanda, all'altezza del Fastnet. Se il vento non cambia, dovrà ritornare ad Est, navigare di bolina serrata e portando il massimo di velatura per andare speditamente attraverso la zona pericolosa.

I passeggeri si ammarinano lentamente. Non li si vede comparire all'ora dei pasti, per la semplice ragione che Nissen o Frenchie non hanno il tempo di cucinare. Un pezzo di pane, del formaggio, una sorsata di vino rosso sostentano l'equipaggio tra due manovre. Poiché Nissen manovra molto, forse più di quanto il tempo non lo imponga. Il timoniere del capitano Schlimbach non potrebbe perdere un grado nella direzione del vento, né

un nodo sulla velocità ottimale. Egli si scaglia sulla roccia del Fastnet nelle stesse disposizioni d'animo di un tempo, durante la sua ultima corsa crociera internazionale. L'obiettivo rimane lo stesso: battere l'Inglese. E battere l'Inglese sul mare non è mai una faccenda da poco.

All'alba del quarto giorno, egli colloca il punto approssimativo a Nord del cinquantesimo parallelo e cambia mura.

*

Sfinito, dormiva sulla cuccetta quando una scossa che non c'entrava niente con i movimenti del *Soizic* lo risvegliò

–Signor comandante... battello...

Non fu Christian Nissen, navigatore da diporto, ma Hein Muck agente dell'Abwehr che impugnò il binocolo, si avventò verso la scala, emerse sul ponte, immediatamente lucido. Egli individuò, ad Ovest, due forme scure che spingevano davanti a sé grossi baffi di schiuma. Le osservò a lungo e concluse: due incrociatori della classe *Southampton!!!*

Egli enunciò ad alta voce:

–Eccoci!... Maledetti paraggi!

Impassibile, Frenchie manovrava il timone del *Soizic* come prima. Hein Muck si chiese se avesse qualche idea della situazione. Probabilmente, dal momento che aveva dato l'allarme, ma non lasciava apparire nulla. Il comandante si chinò sulla discesa e gridò:

–Tutti i sacchi pronti per l'immersione!

Immediatamente allievati del loro mal di mare, gli uomini dell'Abwehr emersero dal tambucio, portando i sacchi piombati contenenti il materiale radio e di sabotaggio.

–Non sul ponte! – gridò Hein Muck – Solo a portata di mano sulla scala!

Si trattava in effetti di sottrarli alla vista del nemico fino all'ultimo attimo. Poi, siccome i passeggeri indugiavano:

–Tutti giù e velocemente!

Li seguì, si attaccò a lungo alla sua bottiglia di cognac Martell tre stelle. Il volto di Christian Nissen riprese un po' di colore, ma quello di Hein Muck traspirava sempre mentre risaliva sul ponte. Meno, tuttavia, dell'agente numero III, Indù di origine, arruolato nell'Abwehr per odio all'Inglese e

possessore di un passaporto di protetto britannico. Lui sapeva, da lunga data, ciò che costava lo sfidare i signori provvisori del mondo, dopo alcuni anni passati nelle prigioni di Nuova Delhi. Il comandante pure! Nel novembre 1914, ritornando dal Cile per il Capo Horn a bordo del veliero *Melpomene,* non ancora munito di radio ed ignorando dunque lo stato di guerra, si era visto fermare per controllo in alto mare in quegli stessi paraggi del Fastnet e portato in prigionia per cinque anni. Parlava dunque perfettamente l'inglese ma, da gatto scottato che teme anche l'acqua fredda, si mostrava poco desideroso di perfezionarsi in quella lingua, grazie a qualche nuovo soggiorno dietro i reticolati, per quanto potesse evitare il capestro se l'Intelligence Service scoprisse ch'egli navigava per conto dell'Abwehr!

I due incrociatori si avvicinavano a tutta velocità. Nissen imprecò in buon francese:

–Merda! Merda! Merda!

Ed il marinaio gli sorrise. Senza perdere un secondo, per rispondere alla domanda che gli ufficiali degli incrociatori gli facevano implicitamente, egli alzò al massimo la bandiera tricolore poi, al disopra di essa una fiamma bianca tenuta ad annunciare «Francese in fuga».

I due Inglesi finirono per fermarsi sull'onda a tre quarti di miglio dal *Soizic.* Nissen fece cenno al suo marinaio di fare rotta su di loro. Nato furbo, aveva limato durante le sue notti di veglia alla barra, tra la solitudine del cielo e quella dell'oceano, tutta una serie di astuzie di mare ed utilizzato in primo luogo questa che non difettava di una certa civetteria... Francese in fuga che raggiunge il primo incrociatore britannico incontrato! Essi, cappeggiavano placidamente sul mareggio. Niente segnali. Niente canotti in mare. Il *Soizic* si avvicinava sempre più a quei giganti che sembravano valutare dall'alto della loro grandezza l'esile imbarcazione che andava verso di loro. I minuti dovevano trascorrere molto più velocemente per gli Inglesi che per i «Francesi in fuga». Hein Muck sudava sempre. Dominando il suo nervosismo, si lasciò cadere nel quadrato e si attaccò di nuovo a lungo alla bottiglia di cognac. Ripeteva sempre: Merda, merda, merda, e non si decideva a risalire sul ponte. I tre passeggeri lo fissavano con angoscia, seduti sui loro sacchi vicino alla scala, pronti a lanciarli fuori bordo non appena ne avessero ricevuto l'ordine ed il volto dell'Indù appariva più grigio del cielo velato.

Bruscamente, Frenchie comparve sulla scala interna, con le braccia ciondoloni e spruzzando saliva, ripetendo con un'emozione che dava

abbastanza a vedere che nulla della situazione drammatica gli sfuggiva:

–Parlare voi, parlare voi...

–Ecco! – pensò il comandante – Mandano una squadra d'ispezione!... Ma il gesto di Frenchie diventava invitante.

–Navi... partite...

Nissen emerse per contemplare la poppa degli incrociatori che si rimettevano in rotta e si allontanavano. Rifacevano a quel «Francese in fuga» il tiro di Dunkerque, non volendo sapere di lui più che dei soldati di Gamelin i quali, due mesi prima, si aggrappavano al capodibanda delle loro imbarcazioni per sfuggire alla morsa tedesca. Essi subissavano quel peschereccio tricolore di pari disprezzo. Cinque minuti più tardi, con l'aiuto di Frenchie e degli uomini dell'Abwehr, non rimaneva più una goccia nella bottiglia di cognac. Ad ogni buon conto, il comandante ne fece trarre un'altra dalla sua cantina collocata sotto una cuccetta.

*

Il sole ritornato sorrideva. Nulla da segnalare a bordo. Nulla da segnalare sull'oceano. I passeggeri del *Soizic* che fila a sette buoni nodi verso l'Irlanda sono guariti dal mal di mare adesso che la crociera finisce. L'incontro con gli Inglesi c'entra forse pure per qualcosa. Il mare si placa molto rapidamente. Qua e là galleggiano chiazze di alghe brune. Sfinito, incapace di prendere sonno dopo cinque giorni di mare e quel contatto col nemico, Christian Nissen manovra di nuovo il *Soizic* mentre Frenchie ed i passeggero riposano. Non scorge ancora la terra ma la fiuta con l'istinto di un vecchio frequentatore assiduo delle grandi navigazioni oceaniche. Quelle nuvole scure che planano sull'orizzonte, all'Est, sono forse la costa irlandese. Risaliti sul ponte, i passeggeri l'attendono con un certo stato febbrile giacché la loro pericolosa missione incomincerà fin dallo sbarco. Ma è Frenchie che, dopo aver ripreso la barra a fine pomeriggio, la scorge per primo. Il Tedesco regala un pacchetto di tabacco al suo marinaio, secondo l'uso in onore nella marina a vela, e subisce le domande dei passeggeri, quella dinamite di cui non vede l'ora di disfarsi.

–Dove siamo?... Si entra nella baia di Baltimora stanotte?...

Finché non ha rilevato una meda, Christian Nissen non può fornire loro precisazioni. Egli è sicuro della sua navigazione, ma non al punto da

localizzare il suo atterraggio a qualche miglio circa.

La notte, adesso, scende ed il comandante festeggia una situazione che dovrebbe permettergli di sbarcare i suoi passeggeri nelle condizioni di segreto richieste. Egli offre loro dunque un «cocktail Soizic» da lui preparato: una mistura di aranciata, rum Negrita e cognac. Si aprono alcune scatole di sardine, di pasticcio di fegato di Strasburgo e di marmellate. La partita sembra adesso vinta nonostante la visita di un aereo inglese che, al crepuscolo, è venuto a girare sopra il battello, ma senza insistere, come frettoloso di ritornare alla base prima di notte o a corto di benzina.

Le luci di terra, ormai ben visibili, materializzano la costa d'Irlanda. Nissen può rilevare una meda sicurissima, il faro di Fastnet stesso. Non ha più che da fare rotta per la baia di Baltimora e navigare tenendo conto degli altri poiché, all'improvviso, il mare si è popolato. Grandi piroscafi neutrali, sfarzosamente illuminati, si presentano diritto davanti o al traverso del *Soizic*, simili a brulotti spinti dal vento, ignorando quel piccolo dundee che naviga con le luci spente.

Il giorno sorge quando Nissen mette in panna ad alcune gomene da una spiaggia nella baia di Baltimora, il 18 luglio 1940. Nessuna cerimonia precede lo sbarco, nessuna emozione evidente sottolinea la messa in acqua del canotto. Gli agenti segreti vi si calano prendendo delle precauzioni che le condizioni del mare, perfettamente calmo, non giustificano. Si consegna loro il materiale radio e di sabotaggio ed i tre uomini vogano in silenzio, arenano il canotto sulla sabbia e si eclissano nell'alba verde in direzione di una piccola strada. Christian Nissen emette allora un sospiro di sollievo così formidabile che l'aria espulsa potrebbe, se venisse dal largo, costringere il *Soizic* a riprendere il mare a velocità di fuga, sotto una trinchettina!

Disgraziatamente per gli agenti dell'Abwehr, non si è mai visto un dundee riprendere il mare sotto il soffio del suo comandante. All'alba, il *Soizic* si trova in panna a meno di un miglio da terra, ben visibile sotto quella illuminazione netta e aperta di un grande giorno d'estate. Nissen impreca, sempre in francese ed il marinaio gli rimanda l'eco della sua ira... Ah, se il battello avesse un'elica, sarebbe sparito, ghermito dal largo, fin dal sorgere del giorno! Ma non è affatto così e gli osservatori terrestri incominciano a chiedersi perché quel «Francese in fuga» non tenti né di accostare né di riprendere la sua rotta senza tuttavia decidersi a fermarlo ed ispezionarlo, cercando le autorità irlandesi di preservare, alla meno

peggio, la neutralità del paese.

L'allarme è tuttavia dato alle forze di polizia di Skibblereen, Dunmnaway, Bandon, Clonakilty che sorvegliano le strade che portano a Cork... Un albero motore venuto meno nel 1939, la cattiva volontà di un Bretone cocciuto nel 1940 che privano il *Soizic* della sua elica costituiscono i fili conduttori di una fatalità che soffoca sul nascere l'operazione Dove. Essa si proponeva di far ribaltare l'Irlanda sull'asse Roma-Berlino, dunque di aggirare l'Inghilterra dall'ovest e, forse, di vincere la guerra senza provocare lo smantellamento dell'Europa! Se Hein Muck, agente dell'Abwehr, avesse conosciuto i retroscena dell'operazione Dove, probabilmente avrebbe lanciato anche lui il famoso grido di disperazione: «Il mio impero per un'elica!» Ma Christian Nissen appariva più impegnato con l'oceano che con la politica hitleriana.

Finalmente, con il declinare del giorno, comparve una lieve brezza di borea. Il *Soizic* si allontanò dai paraggi del Fastnet tanto più svelto in quanto essa aumentò d'intensità fino a forza IV poi V della scala Beaufort durante la notte. Il battello navigava ormai rapidamente verso Sud correndo di piccolo lasco, la vela di maestra leggermente bordata, richiedendo poche manovre. Nissen e Frenchie avevano talmente lottato per risalire nel vento fino al Fastnet che si trovavano adesso come disorientati, con le braccia ciondoloni, la mente quasi a riposo, unicamente preoccupati di bordare al più presto la rotta a grande traffico del Canale San Giorgio verso l'Atlantico. Il rischio di un brutto incontro esisteva sempre ma era diventato minore dopo che il battello aveva sbarcato il suo carico di sabotatori. Nissen-Muck rimaneva giustificabile dei reticolati, ma non più del capestro!

Notte placida. Meravigliosa gara di vela per il comandante, unicamente preoccupato di trattenere il più grande volume possibile di vento nelle sue vele. Il pesce del solcometro gira a tutta velocità. L'apparecchio canticchia captando le miglia una dopo l'altra. Un ponte asciutto. Nessun lavoro nell'attrezzatura. Il *Soizic* corre, con la barra fissata, talmente la brezza si mostra stabile... Una semplice occhiata ogni tanto sul grosso occhio verde della bussola e Nissen può perfino offrirsi il lusso di scendere a preparare il tè mentre Frenchie dorme come un dinosauro fossilizzato. Niente luci sospette... L'oceano deserto fino al sorgere del giorno.

Il giorno riprende su di sé i segreti della notte giacché si alza dietro un velo di foschia posata sul mare, concedendo soltanto un miglio di visibilità. Se potesse durare!... Se il *Soizic* potesse insinuarsi fino a

Ouessant rivestito in quei benevoli vapori shakespeariani, complici dei velieri fantasma... Ahimè! Essi assumono progressivamente l'irradiamento dell'oro grigio, poi rosso, man mano che il sole si apre uno squarcio. A mezzogiorno, esso spazza via tutto e si insedia, feroce, nel cielo blu di prussia, rivelando un pennacchio di fumo all'orizzonte.

Christian Nissen ha ripreso la barra. Sta in piedi al vento per stimare la rotta seguita dall'intruso. Come tutti i marinai abituati a reagire in seguito ad un semplice cambiamento di mura, anche dormendo, Frenchie si alza e compare sul ponte. Il comandante gli indica il pennacchio di fumo ed è il francese che, questa volta, tuona:

–Merda di merda!

Poi aggiunge in bretone:

–Maloz Doué!

Che sia la fatica accumulata, la prospettiva che si apre di un ritorno a Brest compromesso, la percezione della fortuna che cambia, ma Frenchie sembra privato dell'imperturbabile sangue freddo che, finora, serviva da polena al *Soizic*. Anziché degustare lentamente il cognac offerto dal Tedesco – di nuovo, l'equipaggio...! – lo tracanna di un sol fiato e, per tre volte, tende il bicchiere. Nissen gli fa ammainare la vela di maestra nella speranza che il dundee, meno visibile, non sia scoperto. Il vapore sale senza posa sull'orizzonte. Fa rotta N.-N.O. é dovrebbe passare lontano dal veliero fantasma che ha ripreso la sua rotta S.-S.E. Christian Nissen l'osserva attraverso il suo potente binocolo della Kriegsmarine che bisognerà proprio buttare in mare se una squadra di perquisizione sale a bordo. Egli sussulta ed impreca giacché il vapore va ora ad Ovest indicando così che ha avvistato il battello. Non si tratta dunque di una nave da carico ma di un incrociatore ausiliario. La fiamma bianca che si agita in cima all'albero toglie i dubbi. Si tratta proprio di una nave da guerra inglese.

Nissen alza la bandiera tricolore, ma non «Francese in fuga». Un Francese in fuga non fa rotta per Ouessant! Ma un peschereccio bretone deciso a guadagnarsi la vita nonostante lo stato di guerra può, naturalissimamente, navigare in quelle acque. Il comandante lancia con rabbia in un angolo della discesa il suo berretto a visiera di yachtman che ha portato dopo il Fastnet e si copre il capo con un berretto basco unto e bisunto. Poi accende la stufa della cabina dell'equipaggio perché il tubo fumi, come a bordo dei battelli da pesca. Egli riempie poi le tasche di patate, risale sul ponte e si fa un dovere di pelarle il più manifestamente possibile.

Come gli incrociatori, la nave da ricognizione ha messo in panna a meno di un miglio. Nissen intuisce che il *Soizic* è captato nel campo dei binocoli e che nemmeno un gesto del suo equipaggio sfugge agli osservatori nemici. D'ora in avanti, la sua libertà è sospesa alla maniera in cui pelerà le patate. Produce dunque alla perfezione delle buccie ultrafine, imposte dalla povertà dei pescatori in generale e dei pescatori bretoni in particolare. Lavora con una tale coscienza che finirà col tagliarsi! In quanto a Frenchie, che tiene la barra, neanche un «asso» dell'Intelligence Service potrebbe mettere in dubbio l'autenticità della sua natura bretone. Il *Soizic* ottiene probabilmente venti su venti al suo esame di ammissione ed è promosso. L'incrociatore ausiliare si rimette in moto e riprende la sua rotta N.-N.O. I minuti, secondo la tradizione, sono durati secoli!

Una volta issata la vela di maestra, Frenchie abbandona la barra, si butta nella scala interna, s'impadronisce di una bottiglia di cognac, la vuota a metà. risale sul ponte, la infrange, poi, vergognoso del suo comportamento, presenta le scuse al comandante. Tutto rientra nell'ordine dopo questa crisi. Il marinaio impugna una radazza e lucida il ponte. Il dialogo sacro tra l'uomo e l'oceano ristabilisce le domande e responsorio in uso dalle origini della marina a vela.

*

Fu ancora una bella notte, carica di stelle. Con tre ingiunzioni il comandante era riuscito ad inchiodare il marinaio sulla sua cuccetta per sei ore e manovrare il *Soizic* filando sempre a sette nodi al piccolo lasco, portato sui marosi placidi materializzati da meravigliose fosforescenze. Uscivano dall'ombra, vincendo appena in velocità il dundee, lo cullavano al passaggio e si eclissavano nella notte, subito seguite da altre. Chiristian Nissen non aveva dormito molto dopo aver salpato ma non soccombeva al sonno, giacché si trovava in uno stato di grazia, dominato dalla sua rischiosa missione. Alla fine del primo quarto di notte, Frenchie venne a sua volta a strapparlo dalla barra. Disteso sulla cuccetta, il Tedesco ascoltava adesso il vecchio marinaio cantare ed annotava mentalmente il motivo e le parole del lamento bretone in cui Sant'Ivo camminava sulle acque.

Il sole ardeva in un cielo di acciaio bluastro quando un appetitoso odore

di lardo abbrustolito lo svegliò. Frenchie provvedeva a tutto e si rivelava il compagno perfetto che gli sarebbe piaciuto conservare se avesse dovuto intraprendere altre crociere su velieri fantasma. Il punto stimato collocava il *Soizic* a cinque o sei ore da terra. E' il marinaio che la scorse per primo nel pomeriggio del 20 luglio, guadagnando così un altro pacchetto di tabacco. Poi il comandante si immerse nello studio del portolano in vista di parare Ouessant di babordo, poco preoccupato di gettarsi sui sassi che riparano il passaggio tra l'isola e il continente, tanto più che, adesso, cadevano contemporaneamente la notte e la brezza.

Frenchie governava diritto sulla zona che il Tedesco pretendeva evitare. Nissen cercò di riprendergli la barra ma il franco bevitore vi si opponeva e gli faceva capire che, nato a Ouessant, egli conosceva tutti gli ostacoli, i bassifondi, le correnti contrarie e favorevoli, che difendono i canali della Helle e del Four, avendo passato la giovinezza a pescare tra i sassi ai quali dava nomi pagani ignorati dai servizi idrografici.Poco gli importava che fossero spenti i fari del Faix e delle Plâtresses e, più a sud, quelli della Grande Vinotière o di Kermorvan, si vantáva di raggiungere Brest senza incidenti e Christian Nissen gli accordò fiducia.

L'indomani mattina, il *Soizic* passava davanti al porto di guerra, sempre in fiamme. Una motovedetta che batteva la bandiera della Kriegsmarine si gettò sul dundee, ignorando ben inteso il carattere segreto della crociera da cui rientrava. Finalmente disteso, desideroso di burlarsi di quei militari data la poca affinità esistente tra loro e lui, Nissen restò ostinatamente chiuso in cabina, ascoltando con un ampio sorriso il dialogo tra sordi stabilito tra quel secondo nostromo della Kriegsmarine che sbraitava in tedesco, e Frenchie che urlava in bretone. Alla fine egli salì sul ponte e apostrofò il sottufficiale nella sua lingua:

–Non stancarti a gridare e passami il rimorchio!

Il Soizic ormeggiò al casotto del bacino dei pescherecci. Degli uomini armati invasero il bordo come l'avrebbero invaso gli Inglesi degli incrociatori della classe *Southampton* e del cargo armato se avessero mostrato un po' più di curiosità. Raggiante e lievemente beffardo, Nissen disse loro:

–Conducetemi dal comandante del porto, e velocemente!

Frenchie, che aveva già chiuso il suo sacco ed intascato il premio di navigazione – il più notevole che avesse mai riscosso nella sua carriera, capace da solo di abbeverarlo per parecchi anni – sarebbe dovuto rimanere a bordo in compagnia di un soldato tedesco. Christian Nissen non lo

ritrovò che due giorni più tardi, a Camaret, mentre prendeva il sole sulla pietra del molo, in compagnia di altri vecchi pescatori. Trasalì scorgendo il suo ex comandante che si avvicinava con l'intenzione di stringergli la mano, girò la testa,forse per non rivelare le sue relazioni con i Tedeschi in presenza dei compagni, forse perché, sconvolto dalla consistenza del premio riscosso, provava rimorso, reputando che il lavoro compiuto, il rischio affrontato non valessero tanto, che si riteneva pago per il solo fatto di aver salvato la pelle in un'avventura accettata con molta leggerezza. Non si sa. Non si doveva mai sapere, giacché Frenchie morì qualche anno dopo la fine della guerra, chiuso nel suo silenzio e ubriaco fradicio.

Capitolo II

L'"ANNI BRAZ BIHEM"

1940

Davanti alla porta d'onore dell'arsenale di Brest la banda della Kriegsmarine suona *La guardia sul Reno* e gli abitanti della città l'ascoltano dandosi un'aria distaccata per salvare la faccia. Al bar dell'hôtel Continental, una formazione di jazz attacca una lagna alla moda... Swing, Swing, Mademoiselle!... Mademoiselle Française...voi, cenare con me?... Christian Nissen invita spesso Mademoiselle Française a cena ma, di preferenza, a bordo del *Soizic* dove egli si organizza una bella piccola esistenza di navigatore da diporto in bagordi. Egli ha ritrovato Brest, occupata dalla marina tedesca, per nulla contrita come vorrebbe il cliché Pétain, per nulla sollevata da un patriotismo intransigente come sosterrà, più tardi, il cliché resistenzialista. La vita continua, molto semplicemente, messa a disagio dalla pianificazione alimentare e dalle incursioni notturne degli aerei inglesi. Quando l'allarme suona, alle tre di mattina, le camere dell'hôtel Continental si vuotano. Se ne scappano molte signorine che stanno «collaborando col nemico» e che si ritroveranno nella via, più che leggermente vestite, in attesa di dare lustro alla vita mondana e borghese della città, trent'anni dopo.

Christian Nissen non disapprova quelle apparizioni. Un lieve capogiro lo ha colto al ritorno dalla sua rischiosa crociera. Ha appena manovrato un veliero fantasma al servizio dell'Abwehr II e si trova adesso prigioniero della sua nave quanto l'Olandese volante della sua. Lui che non accettava la guerra che controvoglia, si vede impegnato nell'intimo dello sforzo bellico; condannato a navigare senza bandiera, ruolo d'equipaggio, o giornale di bordo, in un ingorgo di nebbia che si sposta con lui per la durata della guerra, non socchiudendo mai i servizi segreti le porte che hanno richiuso dietro di voi. Dopo aver navigato di lungo corso poi per diporto,

navigherà ormai in segreto! Non ha importanza dopo tutto, l'essenziale non è avere un veliero da manovrare sull'oceano?

Christian Nissen interpreta la sua parte a terra con una certa ingenuità. Siccome parla perfettamente l'inglese, si fa adesso chiamare Jeffry Cockburn, e caratterizza un giornalista americano corrispondente di guerra in Europa. Diventa rapidamente celebre tra i frequentatori assidui dei due sessi dell'hôtel Continental, riceve al bar le confidenze delle cameriere e delle «piccole alleate», fa molte domande per sapere se, per caso, non possa ottenere informazioni di fonte inglese sulla sorte dei suoi passeggeri deposti nella baia di Baltimora.

*

Tre uomini pesantemente caricati, tra cui un Indù dalla pelle grigia, che camminano su una strada della contea di Cork chiedendo la direzione di Dublino, non vanno lontano in tempo di guerra quando il loro battello, in panna in vista della costa, ha messo le forze di sicurezza in stato d'allarme. Tributh, Gaertner e Obed erano stati arrestati due ore dopo il loro sbarco e internati dagli Irlandesi per la durata della guerra.

Il capitano tedesco Hermann Goertz si veniva dunque a trovare privato delle prime forze logistiche attese. Si era gettato in paracadute dal suo Henkel il 5 maggio 1940, vicino a Summehill, nella contea di Meach. In collegamento con l'I.R.A. il cui appoggio anarchico gli nuoceva piuttosto che essergli utile, egli aspettava non solo la squadra trasportata dal *Soizic,* ma anche due personalità della dissidenza gaelica: Sean Russel di ritorno dall'America, e Frank Ryan liberato dalle prigioni franchiste.

Continuando la posa in opera della rete nonostante l'insuccesso dei tre passeggeri del *Soizic,* l'Abwehr imbarcherà presto Russel e Ryan su un sommergibile comandato dal capitano von Stockhausen. Salpa da Wilhelmshafen l'8 agosto 1940. Russel è ammalato, Ryan sfinito dalla lunga permanenza in prigione. Russel muore a bordo il 14 agosto, mentre il sommergibile si trova soltanto a cento miglia da Galway. Deve fare dietrofront dopo aver calato in mare il capo irlandese, con gli onori militari, avvolto nella bandiera di guerra con la svastica. Ryan non rivedrà mai il suo paese e morirà più tardi in Germania, il 10 giugno 1944.

Così infieriva sulla politica segreta irlandese del III Reich, da una parte la sfortuna, e dall'altra la potenza del servizio segreto britannico insediato in Irlanda con la complicità del presidente de Valera che conosceva la

fragilità della sua indipendenza, sempre alla mercé di un intervento militare inglese capace di farlo sparire in ventiquattro ore.

Mentre il sommergibile del capitano von Stockhausen ritorna a Wilhelmshafen, a Brest il giornalista americano Jeffry Cockburn fa la bella vita. Il cognac non manca al bar del Continental, né le ragazze al bordo del *Soizic!* Un marinaio della vela in bagordi occupa molto posto in un porto. Anche se non ha doppiato il Capo Horn, Christian Nissen, detto Hein Muck, detto Jeffry Cockburn, ritorna, lui, da oltre un capo dove la morte colpisce più spesso che sotto le latitudini rombanti e la sua condotta ne sente gli effetti. Essa determina i bei giorni del Cotinental e le belle notti del *Soizic.* A tal punto, che il comandante del porto finisce col lamentarsi. Ma il S.D., che soprintende alla sicurezza delle truppe di occupazione, gli risponde: Che volete, Ammiraglio, è il comportamento normale di un corrispondente di guerra americano, non possiamo farci niente!

I bagordi terminano una notte, al bar Continental. Appollaiato su un alto sgabello al suo posto abituale, Jeffry Cockburn discute, in inglese, facendo domande ed annotando le risposte, quando un giovane tenente della Wehrmacht entra, lo scorge, si precipita verso di lui con la mano tesa, parlando con arroganza.

–Oh, mio vecchio Nissen! Com'è possibile?... Ma ti credevo sempre appiccicato al cantiere navale Burmelster di Brema. Che cosa combini qui?

E' morto un frate. Un giornalista americano scompare bruciando con un odore di zolfo. Un comandante di porto esulta. Christian Nissen è costretto a sbarcare. E' esiliato in una proprietà circondata da muri alti messa a sua disposizione dall'Abwehr II a 30 chilometri da Brest! Finita la «gross baldoria».

Prestissimo, il navigatore da diporto comincia a reagire alla maniera di quei marinai a vela, maledicendo la «fetida tinozza» che riportavano da Sydney o da Valparaiso dopo centotrenta giorni di mare, giurando a se stessi di mai più rimettere il piede a bordo, ma ritornandovi non appena una nuova campagna si annunciava dopo che una «ospite» aveva fatto fuori il loro ultimo soldo. Il celebre yachtman non ha più ospiti. Dipende da un armatore privo d'identità, perfino di volto : L'Abwehr. Alla fine del mese di agosto, il capo della sezione II lo convoca a Berlino.

Come tutte le imprese messe su dalla Germania, l'Abwehr funziona con precisione ed applica i suoi programmi d'azione fino in fondo, anche quando la loro ragione d'essere è venuta meno, o che i mezzi per

concludere mancano. Ancora miracolosamente libero per qualche mese in Irlanda, il capitano Hermann Goertz richiede adesso un collaboratore capace di chiarire la situazione con l'I.R.A. Né lui né i servizi segreti comprendono che l'I.R.A. non ha uno stato d'animo chiaribile neanche per un Irlandese e non è riducibile all'idea che la Germania si fa di un esercito segreto! Gli verrà tuttavia mandato un certo Helmut, assistito da una radio, non con un sommergibile ma con un veliero fantasma. Christian Nissen dovrà deporlo questa volta all'estremo nord del paese, vicino a Rosses Point, nella baia di Sligo dove il nuovo agente segreto annovera amici sicuri.

*

Di madre gallese, nato da padre tedesco, educato a Dublino fino all'età di quattordici anni, Helmut ha terminato i suoi studi a Berlino ed i suoi «Studi umanistici secondo Rosenberg» alla Gioventù hitleriana. Nella guerra civile degli Ariani che oppone l'Inghilterra alla Germania, egli rappresenta il nemico ideale della City, contemporaneamente come Celto irredentista e come Germano conquistatore! E' un giovanotto appena maggiorenne, biondo, fine, che dissimula la propria potenza dietro un comportamento flemmatico, il gusto per l'azione violenta sotto l'albugine del sogno estremo occidentale posata sui suoi occhi azzurri.

Fin dal primo contatto piace a Christian Nissen ritornato Hein Muck dopo l'intermezzo Jeffrey Cockburn. Il celebre yachtman gli dice:

–Non riarmerò il *Soizic* giacché non si riesce a trovargli un'elica. Stiamo per affrontare mari molto difficili e vorrei un vero battello da pesca, se possibile nuovo, con un motore potente. Mi occorre anche imbarcare un equipaggio di marinai di professione più rimpolpato che per il Fastnet.

Le ricerche incominciano e, questa volta, danno esito positivo molto rapidamente. Christian trova, a Douarnenez, in mezzo ai numerosi battelli disarmati, un'imbarcazione per la pesca del tonno ancora attrezzata per la pesca d'alto mare, varata nel 1938 e quasi nuova: l'*Anni Braz Bihem,* di cinquantatré tonnellate di stazza lorda. Il motore semidiesel sviluppa 100 cavalli ed altrettante difficoltà meccaniche, tutte più ingegnose le une delle altre. Ma siccome Nissen non fa alcuna domanda al capitano del piccolo consorzio di pescatori cui appartiene, Henri Hélias, costui non si

sente tenuto ad illuminarlo a proposito di quell'arnese di cui spera liberarsi se il battello sopravvive alla guerra. Si accontenta di condurlo a Brest dove il suo equipaggio sbarca e sparisce.

I marinai ritornano però l'indomani e chiedono l'autorizzazione di risalire a bordo per riprendere alcuni vestiti dimenticati. Il Tedesco non potrebbe privare dei loro oggetti personali quei pescatori cui requisisce il mezzo di sostentamento. Impermeabili con cappuccio e stivali di mare sono ritrovati ed i Bretoni si eclissano definitivamente.

Nissen, Helmut e la sua radio si sistemano a bordo dell'*Anni Braz Bihem.* Poi i giorni passano. Hein Muck, corsaro moderno commissionato dai servizi segreti, dimentica progressivamente il gioioso Christian Nissen. Il mese di settembre è venuto. L'atmosfera di Brest è cambiata. All'ambiente disteso dei primi giorni dell'occupazione si contrappone un clima tetro. I soldati che credevano di terminare in Bretagna una guerra fresca e gioiosa, comprendono che l'Inghilterra non cederà, che dovranno ancora battersi per mesi, perfino anni. I Brestesi si sentono pericolosamente messi a repentaglio tra la Royal Air Force e la Kriegsmarine, fiutando nell'aria della storia l'odore degli incendi che stanno per devastare la loro città. Mademoiselle Française prende le distanze da guerrieri i cui allori, manifestamente, appassiscono.

Hein Muck conta d'imbarcare un mezzo carico di tonni che dia attendibilità alla crociera dell'*Anni Braz Bihem* in caso di perquisizione inglese. Deve attendere il ritorno di un peschereccio ed il tempo passa. Un'intossicazione alimentare lo inchioda alla sua cuccetta per una settimana. Il mese di ottobre è arrivato quando si ritrova in sesto, con il carico di pesce sistemato nella cella frigorifera, con il pieno di gasolio fatto, tutte le carte in regola. Pensa allora, un poco tardi, di reclutare un equipaggio... Perché non ha requisito quello dell'*Anni Braz Bihem* nello stesso tempo del battello? Perché pretende ora il concorso di cinque marinai, mentre aveva manovrato il *Soizic* col solo Frenchie? La manovra dell'imbarcazione per la pesca del tonno, certo, sembra più pesante, il numero di miglia da coprire più alto, l'oceano più temibile sul cinquantacinquesimo parallelo che all'altezza del Fastnet; non si comprende tuttavia lo spirito che presiede all'armamento del battello, la profusione di precauzioni di cui il suo comandante si circonda dopo aver incredibilmente improvvisato la crociera del *Soizic.*

Per reclutare un equipaggio, il corsaro dell'Abwehr si rivolge molto naturalmente alla Kriegsmarine. Ma siccome gli occorre del personale

regolarmente immatricolato in Francia, l'Ammiragliato lo richiede all'Iscrizione marittima locale. Immaginiamo di buon grado che un caposervizio bisbetico e bretone dica ai suoi subordinati:
–Quei fessi domandano dei marinai? Mandate loro i più scadenti!
Il 18 ottobre, Hein Muck riceve il suo equipaggio: cinque marinai francesi e un meccanico di origine danese che, soltanto, parla tedesco. Non potendo salpare di notte dato il divieto che pesa sul porto – farlo togliere richiederebbe passi incompatibili col carattere segreto della crociera – l'*Anni Braz Bihem* ara alle 14 e, filando a 9 nodi buoni col motore, supera la stretta imboccatura di Brest.

*

Il largo. Ouessant prolunga al traverso il suo profilo d'incrociatore di battaglia in panna raso all'acqua dall'inizio dei tempi. Cielo d'autunno di cui una fine polvere d'oro attenua l'azzurro stanco. Un mareggio verde fa discretamente la gobba sotto lo scafo dell'imbarcazione per la pesca del tonno. Una lieve brezza, da forza I a II, accarezza gli alberi, chiamando le vele. L'equinozio d'autunno tarda. E l'oceano si trova nella condizione ideale per affrontare le latitudini alte. Intorno agli alberi, i gabbiani annodano senza posa serpentine di luce e di festa che prendono in prestito dal sole rosso, dilatato, già basso sull'orizzonte. Una dolcezza apocrifa inibisce i gesti e le volontà degli uomini. Hein Muck lo constata non appena ordina:
–Tutti di sopra, pronti ad issare!
La figura di Helmut emerge dal tambucio e si spiega lentamente, come quella di un lungo serpente risvegliato. Nessun altro lo segue. In capo ad un momento compare tuttavia un marinaio francese. Egli trasporta una pala di carbone destinata alla cucina. Il comandante lo acciuffa al passaggio e gli ordina:
–Voi... prendere la barra!
–Nix capito! – replica il marinaio.
Muck si stupisce e chiede:
–Voi... non marinaio?
Replica assestata sotto la protezione di un ampio sorriso:

–Ma sì, così!...
Manipolando con una precisione rivelatrice la pala da carbone che non ha mollato, egli fa capire che il lavoro di carbonaio sulle navi da carico di prima della guerra non ha segreti per lui... Sa navigare... «così»... Plof... Plof... Plof...! A palate!
Il comandante chiede all'agente segreto, che parla il francese meglio di lui, di far salire l'equipaggio. Si raduna lentamente sul ponte e, di nuovo, Hein Muck ordina:
–Issare!
Gli uomini si muovono non più di buoi davanti ad una porta di fienile chiuso. Stupefatto e sconvolto, Muck solleva il berretto di yachtman, si gratta la testa e chiede al giovane Germano-Gallese, divenuto bruscamente il solo alleato sul quale possa contare:
–Franz, chiedi loro ciò che sanno fare.
Nettuno che contempla la scena con tanto d'occhi stupiti dal largo si domanda perché il comandante non abbia fatto la domanda prima di salpare! Helmut indaga e, dopo laboriose spiegazioni, annuncia al capitano che «Ma sì così» sa benissimo far salire e mantenere la pressione di vapore in una caldaia. Petit-Pierre serviva a tavola sull'*Ile-de-France*, Yves e Morand, marinai di coperta, non hanno mai toccato una drizza di vela. Le Gloadec ha servito come sguattero sul *Normandie*. Il Danese Johansen conosce benissimo la guida dei motori a combustione interna.
Un riso amaro torce le labbra del comandante che si domanda se convenga o no fare dietrofront, ritornare a Brest, reclutare un altro equipaggio. Tentenna per alcuni minuti, ma la prospettiva di ritrovarsi di nuovo alla banchina gli rivolta lo stomaco. Finalmente, rinuncia e adotta l'idea che, bruscamente, lo illumina:
–Annuncia loro – dice a Helmut – che a partire da domani faranno scuola di vela.
Il sole tramonta. La notte scende. Non si sente più che il riso fesso dei gabbiani che, più giudiziosi, rifanno rotta per il continente. Ma, quando un Tedesco vuole qualcosa, è con una forza tale che sembra sostituirsi alla parola creatrice di Dio... Got mit uns!

*

Fin dall'alba, con un vento forza I e II, furono alzati la vela di maestra, la

mezzanella, il trinchetto ed il fiocco. Ci vollero cinque ore! Poiché se i marinai non capivano niente della manovra, essi conoscevano a menadito i regolamenti della marina mercantile francese, e si trovavano spontaneamente organizzati in sindacato per far valere i loro diritti. Una volta alzato il fiocco «Ma sì così» disse a Helmut:

–Avvisate il comandante che è l'ora dello spuntino. Abbiamo diritto allo spuntino quando la campana batte le sei!

Si fece lo spuntino. Per serrare la vela di maestra, Le Gloadec rivendicò, a nome dei suoi compagni, un quarto di vino supplementare. Marittimi mercantili, consideravano che issare e tesare costituisse un lavoro pesante che richiedeva razioni maggiorate, per non parlare della prolunga alla paga alla fine della navigazione.

Una volta fissata la velatura, filando l'*Anni Braz Bihem* a 6 nodi, con una brezza favorevole portante e seguendo una rotta a N.O. nell'Atlantico, si mangiò di nuovo e, di nuovo, si bevve prima di incrociare le braccia. Il Danese Johansen, lui, preferiva interessarsi al motore piuttosto che al pasticcio di campagna e ciò soltanto importava al comandante che contava sul diesel per entrare ed uscire clandestinamente dalla difficile baia di Sligo. Non si faceva alcuna illusione sull'aiuto che poteva aspettarsi dagli altri, a parte Helmut che reputava marinaio nato dalla maniera rapida in cui si adattava alla vela e al mare. Reso capace di trarsi sempre d'impaccio dalla «Gioventù hitleriana» egli completava ciò che sapeva fare d'istinto. Non aveva mai navigato altrimenti che su piroscafi di linee regolari, tra Hook van Holland-Harwich-Liverpool-Holy Head e Dublino, o Dover-Ostenda, ma amava già il mare quanto lui, stava per diventare giorno dopo giorno il camerata perfetto senza il quale una grande crociera a vela ricorda presto l'esistenza dietro i reticolati di un campo. Anziché tenerlo in disparte, come i suoi passeggeri del *Soizic,* di ignorare volontariamente il carattere scabroso della sua missione come si sforzava durante la prima scappata verso l'Irlanda, Hein Muck teneva a condurre la crociera a buon fine, non soltanto come capitano da diporto, ma anche come corresponsabile della missione segreta stessa.

In capo a diversi giorni di scuola, l'equipaggio rispondeva ancora imperfettamente alle esigenze della manovra. Ma sempre spinto da una brezza favorevole e portato da un mare calmo, l'*Anni Braz Bihem* aveva tagliato la sua rotta a N.O. Con quel mese di ottobre avanzato, il tempo rimaneva incredibilmente bello, ma Christian Nissen, lo yachtman, non si lasciava raggirare dalle dolcezze tardive della bella stagione. Egli pregava il

dio dei marinai di risparmiargli i mari grossi della baia di Sligo, sapendo che, col mare grosso, sarebbe incapace di imboccarla con un equipaggio simile e più ançora di uscirne.

Ma, già, il barometro scendeva.

Non calava brutalmente come per annunciare un colpo di vento, ma prendeva tempo ed era più grave. Il sole che vagava dietro una albugine di vapore acquistò il pallore di un'ostia e il disco si cancellò completamente dallo zenit, riapparendo per qualche minuto, rosso e terribile raso all'orizzonte marino all'ora del suo tramonto. Si stabilì una volta di nembi, sempre più densa, come se lo spazio si contraesse intorno alla nave. Il vento dell'ovest non soffiava ancora ma Christian Nissen leggeva, nel cielo, i segni premonitori del suo dilagamento. Egli sapeva come sarebbe piombato sull'attrezzatura facendo tremare la nave fino alla chiglia, inzuppando gli uomini del ponte come se, portatore di sacchi neri pieni di acqua gelata, li facesse scoppiare sopra le loro teste, inondando tutto.

Nissen era ancora giovanissimo tenente quando aveva doppiato il Capo Dur, da Est ad Ovest, per la prima volta. Si rivedeva rabbrividire sotto l'impermeabile col cappuccio, viscoso di acqua salata, aggrappato al pavese, ascoltando i tuoni del vento che aveva appena colto una vela di gabbia imprudentemente mantenuta, con la facilità di una mano di donna che fa sparire un fazzoletto. Ciò non poteva più accadergli adesso, di lasciarsi sorprendere così, giacché conosceva tutto sui rapporti del vento con le vele. Se ne era istruito durante tutta una vita e col tempo, malgrado i colpi del destino, le tempeste, le notti d'angoscia, il comandante Nissen, come Edipo, trovava che tutto andava bene. Ma Christian Nissen doveva diffidare di Hein Muck, padrone a bordo di un «Olandese volante» e tentato di condurre a buon fine, costi quello che costi, la missione segreta di cui la sua patria lo incaricava.

Il barometro calava sempre con una specie di lentezza solenne annunciante l'arrivo di un gran brutto tempo duraturo che confermava il ritardo dell'equinozio. Hein Muck (o forse Christian Nissen!) fece verificare e consolidare le manovre inattive, armare la vela di cappa e la trinchettina per veder venire a un'andatura di salvaguardia. Finché il lavoro restava possibile sul ponte mettendo alla cappa, fece passare il contenuto dei fusti sistemati in coperta nei depositi. I marinai organizzati in sindacato compirono il lavoro senza esigere né spuntino né quarto di vino supplementare poiché, già, le loro guance riflettevano il colore delle onde verdi lanciate in una corsa focosa. L'*Anni Braz Bihem* si comportava

benissimo alla cappa, come quasi tutti i battelli da pesca, e non erano soltanto i suoi movimenti che rivoltavano lo stomaco ai marinai, ma anche la fifa alimentata dalla prospettiva di dover affrontare una tempesta su un così piccolo battello di cui sottovalutavano la tenuta al mare, non avendo mai avuto occasione di verificarla... Solo ciò che l'uomo non conosce diventa temibile...

I groppi passavano adesso, uno dopo l'altro, preceduti ognuno da un'oscurità misteriosa che ispessiva le profondità grigie del cielo e dell'oceano. Essi innaffiavano l'*Anni Braz Bihem* con la potenza di una cateratta, come se l'acqua del cielo e quella dell'oceano unissero le loro forze per inghiottirlo con un doppio movimento diretto dal basso verso l'alto e dall'alto in basso. Ogni tanto, un debole lampo si accendeva ed agitava la sua torcia dietro alle nuvole. Poi il groppo si allontanava, la visibilità migliorava.

I marinai di caldaia e di cambusa si mantenevano tuttavia sul ponte abbarbicandosi convulsivamente al pavese, librando il naso pallido tra gli spruzzi d'acqua. Ebbero il torto di valutare l'ampiezza dei movimenti di una nave di piccolo cabotaggio che tagliava la sua rotta a un miglio al traverso del battello fantasma, sembrando le ondate passare al disopra della sua ciminiera e di trarne delle conclusioni terrificanti partendo da un postulato erroneo: più la nave è grande e più è resistente al mare. Se una barca di un migliaio di tonnellate si vedeva così inghiottita dal mare, come si sarebbe mantenuto a galla il piccolo veliero? Sebbene l'imbarcazione per la pesca del tonno si comportasse placidamente alla cappa, come un coltello nel burro molle, essi si riunirono con sincronia al mal di mare e scomparvero sotto il ponte.

Johansen li raggiunse, ma per mettere in moto il motore per ordine del capitano che desiderava abbandonare la cappa e avvicinarsi alla costa. Secondo la sua ultima stima, si trovava a 65 miglia ad ovest di Galway. Navigava da una settimana e gli rimanevano ancora più di 200 miglia da coprire per toccare terra nella baia di Sligo. Doveva dunque affrettarsi nella misura in cui lo consentiva quel mare grosso, quel mare che di ora in ora si sarebbe irrobustito in prossimità del cinquantaquattresimo parallelo e sotto il peso di un vento che soffiava al IX grado della scala Beaufort.

Si udivano adesso, provenienti dal compartimento motore, dei ticchettii di attrezzi sottolineati da bestemmie. Il motore non ingranava. Poi fu il silenzio. Il comandante disse a Helmut:

–Va dunque a vedere ciò che succede laggiù!

L'agente segreto si cala per la scala di ferro e constata che non succede niente. Johansen malato, vicino ad un motore ammalato quanto lui, giace sull'impiantito di lamiera semiricoperto dall'acqua nauseabonda della stiva, rotolando ora a babordo, ora a tribordo, in un ambiente reso insopportabile dall'odore dell'olio carburante versato durante il travaso dei fusti nei depositi. Helmut richiede l'aiuto del comandante e quello di «Sì ma così» un po' meno malato degli altri marinai. In tre, tonneggiano Johansen sulla scala, lo stendono direttamente sul ponte e lo sciacquano a grandi secchiate d'acqua di mare. Ma, ride bene chi ride ultimo giacché, dopo una nuova permanenza nel compartimento motore, Helmut annuncia:

–La macchina è in panna ma, ad ogni modo, non ripartirà più giacché non c'è più un grammo di pressione nella bottiglia di lancio!

–E la bottiglia di scorta?

–Vuota anch'essa!

Johansen ha dimenticato di farne il pieno prima di salpare! Il naso del comandante si allunga poiché, senza motore, sembra difficile, perfino impossibile, approdare a Rosses Point, nella baia di Sligo. D'altronde, con quel tempo da cani... In quanto alle conseguenze immediate di quella panna, esse diventano temibili. Impossibile vuotare l'acqua della stiva con l'aiuto della pompa meccanica.

–Appresta la pompa di emergenza – ordina Nissen al suo fedele elemento – e vedi se puoi tirare fuori qualche Franzose dal posto di equipaggio!

Da marinaio previdente, il comandante si è ben assicurato che esista una pompa a mano, prima di salpare, ma non ha ritenuto utile verificarne il buon funzionamento... Come poteva cadere in panna un arnese così semplice? Helmut versa l'acqua di adescamento nel corpo della pompa e aziona la manovella. L'arnese emette qualche borborigmo, parecchi singulti, ma nulla affiora allo sfioratore. Nissen manda «Ma sì così» alla barra, smonta il pistone, lo trova in buon stato, aziona la manovella con un medesimo risultato negativo.

–La succhieruola di aspirazione deve essere otturata!

–La puliremo!

–Certo, ma abbiamo già un metro e mezzo d'acqua nella stiva! Come raggiungere il pozzo della sentina?

Non rimaneva più altra risorsa che asciugare parecchie tonnellate di acqua fetida con dei secchi! Il comandante fa brandabbasso all'equipaggio,

ma senza successo. Ricompare nel posto proravia, con la pistola in pugno e minaccia, padrone a bordo dopo Dio. Stesso risultato negativo. Non insiste. Sa che la morte non riesce mai a superare un fortissimo mal di mare, rimette in tasca la sua P.38, promette una tripla razione di vino che finisce per rimettere in piedi Le Gloadec.

Con la barra attaccata, l'*Anni Braz Bihem* taglia la sua rotta in un mare diventato molto grosso sotto il peso di un vento passato a forza 10. Helmut rimane ai piedi della scala, attinge, porge il secchio a «Ma sì così» che lo passa al radiotelegrafista dell'Abwehr, il radiotelegrafista lo trasmette al comandante che scaraventa l'acqua, o piuttosto ciò che ne rimane, fuori bordo. Il battello si agita in effetti tanto, che il secchio si vuota per metà durante la sua scalata, ricevendo ogni uomo sulla testa o sulle spalle una parte del suo contenuto! Helmut canta per farsi animo nel lavoro: «L'oceano è bello come un romanzo».

Christian Nissen gli risponde: «Ma la navigazione a vela è più bella ancora».

Poi, il Germano-Irlandese cede alla nausea, prende il posto del comandante all'aria libera per dominarla. «Ma sì così» occupa il livello inferiore della noria. Non per molto tempo! La pestilenza della stiva lo respinge! Nissen lo sostituisce, cede anche lui e, siccome non ha mangiato nulla da ventiquattro ore, a parte una coscia di pollo, vomita della bile la cui acidità aggiunge il suo odore di selvatico ai veleni del gasolio che una punta di salamoia tira su gastronomicamente. In conclusione, è l'operatore della radio che, immerso nelle immondizie dei bassifondi, resiste meglio, mentre Le Gloadec, finalmente abituato al mare, forse per aver moltiplicato i segni di croce da ventiquattro ore, forse per avere, dal mattino, bevuto la razione di vino prevista per un «lavoratore pesante» per un mese, compie il suo servizio con efficacia prima di ritirarsi nel suo posto d'equipaggio, ubriaco fradicio.

Lavorarono tutta la notte in quelle orribili condizioni. All'alba, non rimanevano che cinquanta centimetri d'acqua nei fondi. Helmut sprofondò nel pozzo della sentina pieno di pezzi di ghiaccio provenienti dalla cella frigorifera e ripescò un intero carico di stracci: maglioni, calze, berretti. erano essi che ostruivano la succhieruola di aspirazione.

–Quelle carogne di pescatori hanno sabotato la pompa e forse anche il motore – tuonò il comandante – Ed io che avevo pietà di loro! Ach! Non avrei dovuto autorizzarli a risalire a bordo! La carità non è ammissibile in tempo di guerra, Franz, teniamocelo per detto (1)!

(1) Abbiamo incontrato Henri Hélias, l'ex padrone dell'*Anni Braz Bihem*, nel 1973, a Douarnenez. Ci attestò di non avere mai avuto l'intenzione di sabotare il battello. E' confortante osservare che tanto Hélias quanto Marzin del *Soizic* non hanno cercato di sfruttare a posteriori quegli incidenti che, presentati come atti di resistenza, avrebbero loro fruttato denaro e considerazione...

Con la barra sempre legata, l'*Anni Braz Bihem* si governava da solo. Sfiniti dal lavoro della notte, equipaggio e passeggeri sprofondarono sulle loro cuccette. Nissen prese il quarto. Equipaggiato con vestiti asciutti, ben al caldo nella timoneria, al riparo della pioggia e degli spruzzi di acqua di mare che volavano al disopra del battello, si mise a riflettere sulla situazione. Al limite delle 100 braccia in cui teneva la cappa, si ergeva un mare terribilmente alto e spezzato. I fondali dell'Atlantico passano qui da migliaia di metri a meno di 200, senza soluzione di continuità. Le montagne d'acqua che hanno attraversato l'immensa distesa dall'America senza incontrare un solo ostacolo diventano bruscamente più corte ed alte, con potenti spiegamenti. Con quel vento a forza 10, che soffia da N.O., era escluso sostenere un'andatura diversa dalla cappa, e avvicinarsi alla costa irlandese anziché fuggirla come adesso. Sarebbe stato altrimenti se... Ah, se potesse contare sul motore!... Se disponesse di un equipaggio manovratore paragonabile a quelli delle grandi corse-crociere che una volta comandava!... Ma perché l'ammiraglio gli aveva fornito quei rottami dell'Iscrizione marittima? Sabotaggio? Ignoranza? Stupidità amministrativa?... Prima della guerra, per affrontare e vincere le grandi corse-crociere, lui ed i suoi camerati avevano scelto sette-otto uomini tra le centinaia di postulanti che si presentavano. Ma che ne era degli Heinrich Garber, dei Kutcha, dei Temme, e del suo omonimo Age Nissen, tanto artista quanto buon navigatore? Se potesse disporre soltanto di due di quegli uomini, probabilmente non esiterebbe ad entrare nella baia di Sligo, anche con quella tempesta, anche senza motore. Ma, dal punto di vista di un navigatore a vela, si trovava oggi rigorosamente solo a bordo! E mentalmente, mandava a tutti i diavoli la Kriegsmarine di Brest, il Grande Ammiraglio stesso, non sapendo che Roeder aveva messo in riserva i suoi camerati navigatori da diporto per affidare loro missioni simili alla sua, e che stava per esaudire presto i suoi voti, e riunirlo a loro per costituire un equipaggio unico al mondo.

*

Nuvole grigie. Mare verde. Le creste solenni e sibilanti passano al livello dei pavesi, filano indietro, lasciando ricadere l'*Anni Braz Bihem* nei cavi levigati, vitrei come valli di lava. I colpi di vento tuonano nella poca

velatura che Nissen mantiene per rimanere manovratore, per non lasciarsi far derivare alla costa irlandese che mantiene ad un centinaio di miglia ad Est, quasi all'altezza di Sligo. Cappeggia da quasi una settimana con la speranza che un tempo più trattabile gli permetterà di avvicinarsi a quella costa pericolosa. Speranza delusa. Pazienza vana. Il tempo di equinozio rimane in via di sviluppo.

Impossibile trarre l'equipaggio dal suo torpore. A parte Helmut, Johansen il Danese stizzoso e «Ma sì così», gli uomini si lasciano ipnotizzare dalle onde quando si avventurano sul ponte. Se Hein Muck non apprezza quel mare molto grosso che compromette la sua missione, Christian Nissen si rallegra attraverso di lui. Gli piacciono i mari muscolosi e ruggenti. La sua volontà di potenza trova in essi il suo migliore punto di applicazione ed essi non si presentano a lui da nemici. Il nemico rimane l'Inglese, ma la debole visibilità, i giorni più brevi, le latitudini sulle quali naviga lo pongono al riparo dei brutti incontri, come quelli con gli incrociatori, tre mesi prima. Si sarebbe trattenuto volentieri sotto quelle alte latitudini per settimane, manovrando l'*Anni Braz Bihem* moralmente sostenuto dal ricordo delle mareggiate un tempo vissute che si rammentano a lui con un'austera dignità, o che gli si attaccano come una miseria infinita, a meno che non aderiscano alla gravità di una visitazione, o non si dilapidino in minacce enigmatiche. Disgraziatamente, mobilitato dall'Abwehr il comandante Muck non può autorizzare indefinitamente il comandante Nissen a capeggiare per suo conto. Il problema posto all'uno e all'altro resta semplice: bisogna proseguire la missione o rinunciare? Alla fine la saggezza la vince: è meglio ritornare a Brest a testa bassa che perdere corpi e beni sulla costa irlandese. Il navigatore da diporto ed il marinaio da guerra ritrovano la loro unità, attendono ancora ventiquattro ore poi mettono in fuga con un vento di maestrale che, si capisce, diventerà sempre più trattabile man mano che il battello s'inoltrerà a Sud.

A 100 miglia a N.O. di Ouessant, al traverso della Manica, l'incontro tanto temuto avviene. «Ma sì così» scorse per primo dei baffi di schiuma agganciati alla prua di un battello minuto, rapido, basso sull'acqua, che faceva rotta sul veliero.

–Pronto per l'immersione – annunciò Helmut dopo aver portato sul ponte il materiale radio e di sabotaggio che, zavorrato, sarebbe sparito non appena sganciato a controbordo del nemico. Hein Muck lasciò ricadere il binocolo all'estremità della cinghia e annunciò:

–E' una motovedetta rapida!

Il mezzo si avvicinava a tutta velocità, propellendo nella sua scia cateratte di schiuma. La bandiera «Fermate immediatamente» fiammeggiava in cima ad un albero profilato e corto. Hein Muck mise in panna, divorato dalla rabbia... Era proprio il caso di avere rinunciato a tentare il diavolo in vista di Sligo per venire a farsi catturare a 100 miglia da Brest, con un battello intatto!

Ma sobbalza e l'ordine che si accingeva a dare all'agente segreto per fargli immergere i sacchi gli si strozza nella gola.La motovedetta veloce ha infatti appena alzato... la bandiera della Kriegsmarine!

Essa si avvicina adesso da tribordo, a velocità ridotta, mette in panna, molla la sua squadra d'ispezione in un canotto: sei marinai straordinariamente armati al comando di un giovane alfiere. Investono l'*Anni Braz Bihem* con uno stile che divertirebbe Hein Muck, ancora tuttavia sconvolto dall'avvenimento, se non conoscesse la propensione dei mitra a lasciar andare spontaneamente le loro raffiche.

–Chi siete? Da dove venite? Dove andate? Documenti di bordo!

L'alfiere si insedia nella cabina, consulta il ruolo d'equipaggio... Capitano francese... Marinai francesi... Imbarcazione per la pesca del tonno armata per la pesca in alto mare...

–Niente giornale di bordo? Perché?

–Scrivere mi stanca – replica Hein Muck che ha ritrovato il suo abituale umorismo.

In realtà, non tiene giornale di bordo per misura di sicurezza e comunica i suoi rapporti di crociera non alla marina, ma direttamente all'Abwehr. L'alfiere aggrotta le sopracciglia... Quel padrone pescatore francese, che parla un tedesco impeccabile, gli sembra sempre più sospetto. L'ispezione si fa più dura. I marinai da guerra tengono l'equipaggio sotto la minaccia dei mitra e delle pistole.

–Mi seguirete fino a Cherbourg! – ordina il capo del commando.

–Ma io sono di base a Brest! – obietta il capitano dell'*Anni Braz Bihem*.

–Mi è indifferente!

–Il mio motore è in panna!

–Vi rimorchierò!

Hein Muck alza le spalle.

–Fareste meglio a chiedere istruzioni a Brest per radio!

E gli comunica un numero di codice. L'ufficiale esita poi si decide a

ritornare a bordo del suo mezzo dopo aver riconosciuto, nei sacchi contenenti gli arnesi di Helmut, del materiale tedesco. Ma i marinai restano a bordo, sempre ostili, più minacciosi di iceberg. Incominciano a sciogliersi quando Muck si mette a parlare di Brema, Kiel, Helgoland. Poi il processo di fusione si accelera quando egli stappa una bottiglia di cognac ed un'altra di Grand Marnier. Quattro ore più tardi, è una sentinella calorosa che registra l'ordine trasmesso con segnali ottici di lasciare l'*Anni Braz Bihem* proseguire la sua rotta.

–Issare la vela di maestra!

La promessa di uno spuntino e di una razione di vino supplementare trae l'equipaggio dal suo torpore e dai suoi timori, adesso che il tempo è ridiventato trattabile. Ristabilire tutta la velatura, non appena il vento lo consente, non richiede più che due ore in confronto alle cinque, di tre settimane prima quando serviva sull'*Anni Braz Bihem*, nave scuola.

L'indomani, nel pomeriggio, entrarono in rada a Brest. Christian Nissen teneva la barra, invaso da una nozione di vuoto legata all'insuccesso della missione, ma non impellente al punto di sciupare la gioia del navigatore da diporto che, lui, s'interessava poco alla guerra e conservava di quei quindici giorni di tempesta, un ricordo contemporaneamente divertente e splendido, divertente attraverso il piccolo carbonaio «Ma sì così» che rivaleggiava del suo meglio per diventare degno di vivere pericolosamente; splendido per il ricordo persistente della lotta sostenuta da quella buona nave francese che sembrava non poter reggere un'ora contro il mare furiosamente scatenato, il ruggito confuso di un mondo nero di groppi, bianco di schiuma e che, tuttavia, sopravviveva.

Capitolo III

IL "KYLOE"

1941

Qualche settimana dopo la fine delle avventure dell'*Anni Braz Bihem*, veliero scuola suo malgrado, il suo comandante raggiunge Berlino in seguito ad ordine. Il tenente Lahoussen che, per il momento, copre l'Abwehr II lo riceve in una villa discreta di Wannsee, assistito da alcuni ufficiali appartenenti alla marina da guerra. Un vento di tramontana ben affilato fa rintronare le finestre imbellettate da un ultimo raggio di sole. I laghi, in lontananza, tremano, sebbene ammantati dalle sciarpe di abeti neri. Christian Nissen ha già incontrato il tenente Lahoussen, l'ha trovato benevolo nei suoi riguardi, ma si chiede, con un po' di apprensione, se quell'aeropago di marinai si trovi là per giudicare o no il suoi insuccesso davanti a Sligo. I loro volti chiusi possono altrettanto bene dissimulare l'indifferenza quanto la risoluzione di trascinarlo davanti a un tribunale militare. Quindi, prepara mentalmente la sua difesa.

Cognac e Nuits-Saint-Georges, biscotti secchi e rafano. Christian Nissen che ha fatto parecchi giri del mondo gastronomici sorride. Lahoussen gli dice:

–Vi ho convocato con questi signori della Kriegsmarine per studiare nuovi piani di crociera. I nostri servizi vorrebbero sapere se un piccolissimo veliero può andare e tornare, senza scalo, dall'Europa all'America o all'Africa australe.

Christian Nissen non esita un secondo.

–E' possibile con un battello ben scelto, ben attrezzato, fornito di un equipaggio rotto alle grandi crociere.

Lahoussen si gira verso gli ufficiali della Kriegsmarine e fa loro la domanda.

–Impossibile – risponde il maggiore Menzel che rappresenta

l'ammiragio Roeder presso l'Abwehr II – Un piccolo veliero non può portare con sé sei mesi di provviste.

–E' difatti pura visione – conferma il comandante di un transatlantico diventato commissario dall'inizio della guerra.

Christian Nissen, disteso adesso che sa che l'aeropago non si propone di emettere una sentenza sul suo recente insuccesso, accende una sigaretta e precisa con una sicurezza che non esclude il rispetto dovuto a quei «alti papaveri» della marina:

–Nel 1935, tutti i nostri giornali si facevano beffe del mio amico il capitano Schlimbach che pretendeva collegare senza scalo l'America alla Norvegia con il suo vecchio veliero Stortebeeker III. Ne avevo garantito il rifornimento. In capo a trenta giorni, quegli stessi giornali ci facevano passare per dispersi, morti di fame e di sete. Il trentacinquesimo giorno, entravamo a Bergen e mi ricordo la collera di Schlimbach quando fece lo spoglio di quella stampa che gli avevano appena recapitata a bordo. Feci aprire la cambusa e sondare i serbatoi alla presenza dei cronisti, per far loro constatare che le nostre scorte ci avrebbero consentito di fare ritorno a New York, senza chiedere nulla a nessuno, se tale fosse stata la nostra volontà!

Il commissario della marina replica:

–Anche per l'acqua?

–Anche per l'acqua!

–Trentacinque giorni di mare, d'accordo – afferma il maggiore Menzel – Anche sessanta! Ma suppongo che non abbiate la pretesa di raggiungere La Plata o il Capo di Buona Speranza, poi di ritornare senza scalo in sessanta giorni?

–Si capisce, signor maggiore! Ma sono certo di disporre abbastanza viveri e acqua su uno yacht di 30 tonnellate per tenere il mare sei mesi!

–E le vele? Quante ve ne occorreranno di serie?

–Una sola serie di ricambio se parto con delle vele nuove e imbarco uno o due buoni maneggiatori di guardapalma.

–Se li trovate!

–Non ho che l'imbarazzo della scelta tra i navigatori da diporto dell'Elba!

Il maggiore alzò le spalle.

–E il capitano capace di condurre a buon fine una crociera di questa portata eludendo le intercettazioni della marina inglese, dove lo troverete?

Soltanto un ufficiale della marina da guerra del Führer può compiere una tale missione!

Un poco amaro, perché nessuno pensa a lui, salvo forse il tenente Lahoussen, Christian Nissen prende baldanza, alza le spalle e replica:

–La Germania non è così ricca come la sua nemica l'Inghilterra di specialisti della vela, ma non difetta di capitani capaci di compiere simili missioni. Vi propongo Heinrich Garbers.

–Ma non ha il brevetto di capitano di lungo corso – obietta l'ex comandante di transatlandico.

–E' vero, nondimeno gli andò bene nel 1938 la traversata del Nord Atlantico da solitario sul suo piccolo Windspiel III. Qual è il capitano brevettato capace di fare altrettanto?

L'osservazione raggela l'aeropago gallonato della Kriegsmarine. Il vecchio iato tra vela e vapore di nuovo si apre. Gli sguardi ostili convergono su Christian Nissen, mentre il tenente Lahoussen mormora, come parlando a se stesso:

–E' vero, che il Führer preferisce agli specialisti gli uomini di carattere, che abbiano immaginazione, con criterio sicuro e un coraggio illimitato.

E' morto un frate. La discussione sembra bloccata. I bicchieri di cognac o di borgogna si vuotano in un colpo solo dopo i brindisi cerimoniosamente fatti. Hop! In capo a qualche minuto, uno degli ufficiali suggerisce:

–Ma perché l'Abwehr non ci richiede un sommergibile per delle missioni così lontane?

Lahoussen replica:

–Il Führer ha bisogno di tutti i suoi sommergibili sul fronte atlantico. Egli è avaro della vita dei suoi soldati e preferisce perdere sei marinai con un veliero di poco valore piuttosto che quaranta con un sommergibile che costa milioni di marchi!

–E' il buon senso personificato! – conferma Nissen sorridendo.

Si stabilisce un nuovo silenzio che testimonia profonde divergenze di opinione in quanto alla personalità di Hitler. Poi uno degli ufficiali annuncia, con una deferenza che nasconde male il fondo del suo pensiero:

–Al Führer non piace navigare. Non si è imbarcato che una sola volta, sul *Nürnberg*, controvoglia, e con un risultato negativo poiché ebbe mal di mare!

–E' vero – riconosce Lahoussen – ma ciò non gli impedisce di saperla più lunga sulla marina dei suoi ammiragli. L'ampiezza delle sue cognizioni è sbalorditiva!

Ed egli ricorda la celebre colazione di Berchtesgaden. Nel 1938, Hitler aveva invitato al Berghof gli ammiragli della flotta, alcune personalità politiche ed il dottor Bodo Lafferentz, l'organizzatore del «Kraft durch Freud» e promotore dello stabilimento Volkswagen di Volksburg. La conversazione si era orientata, si capisce, verso la guerra navale e alla fine era stata portata sulla distruzione della flotta russa da parte dei Nipponici a Tsushima. Un ammiraglio si meravigliò della debolezza delle navi russe, malgrado lo spessore della loro cintura corazzata di cui diede la cifra.

–No – sentenziò Hitler – Vi sbagliate.

La rettificò annunciando qualche millimetro in meno. Rispettosamente, ma con fermezza, l'ammiraglio gli teneva testa e dava la sua notizia per esatta.

–Consulteremo dunque il «giudice conciliatore» – concluse Hitler.

Andò in una stanza vicina i cui muri era coperti di scaffalature cariche di una incredibile varietà di dizionari, ne riportò uno che mise sotto gli occhi del suo contradditore. L'ammiraglio arrossì. Era Hitler e non lui che aveva dato la cifra esatta.

L'aneddoto grava adesso sugli ufficiali della Kriegsmarine con il peso di un'accusa, e Lahoussen riprende:

–Signori, se vi ho pregati di voler assistere a questa conferenza, allo scopo di sondare le possibilità delle grandi crociere a vela, è per rispondere alla domanda del Führer. E' lui stesso che ha immaginato, fin dall'inizio della guerra, questo impiego tattico del veliero al servizio dell'Abwehr. L'audacia del Führer è illimitata, ma compensata da un realismo e da una prudenza senza pecche. La creazione di una flottiglia di velieri fantasma non è mai stata tentata nel corso della storia. E, siccome non è marinaio, egli si rivolge ai marinai per conoscere il limite delle sue possibilità. Prego dunque i signori rappresentanti della Kriegsmarine di fargli un rapporto scritto.

Qualche giorno più tardi, il rapporto perveniva ad Hitler, pronunciandosi per l'impossibilità del progetto «inattuabile dal punto di vista marittimo», respingendo ad ogni modo Christian Nissen che «non aveva la vista d'insieme, l'esperienza e la capacità necessaria per la sua esecuzione». Indubbiamente, al navigatore da diporto non era andata bene la conquista dei marinai di stato maggiore!

In capo ad un mese, fu richiamato ed il tenente Lahoussen lo ricevette di nuovo con benevolenza.

–Come sempre – gli disse sorridendo – il Führer ha contraddetto il rapporto degli «specialisti». Le missioni lontane sono approvate. Mi avete palato di Heinrich Garbers per l'Africa del Sud, ma perché non voi?

Christian Nissen trasalì. Di nuovo l'Oceano si apriva a lui. Condurre un battello in Irlanda, anche con un solo marinaio, affrontare una grande tempesta di equinozio, anche con un equipaggio che viene meno, erano una cosa, manovrare un veliero per raggiungere il Capo di Buona Speranza, ritornarne senza scalo o rifornimento in mare ed eludere la sorveglianza inglese, erano un'altra cosa, un'impresa temibile che non poteva avere buon esito senza mettere tutte le buone carte nel suo gioco.

–Accetto – disse con entusiasmo – ma chiedo pieni poteri per scegliere il battello, preparare la sua attrezzatura e reclutare l'equipaggio.

–Li avete! Vi chiediamo soltanto di allestire la crociera il più rapidamente possibile.

Christian Nissen ripartì per Kiel la sera stessa, sicuro di sé poiché sapeva esattamente ciò che voleva, conosceva già i marinai che avrebbe reclutato. Lui cui non piaceva la guerra, rivedeva la sua posizione pensando ad essa, vedendo in essa un mecenate dalle possibilità illimitate. Una volta di più, non sarebbe stato uno di quei capitani che prendono tristemente il via dal porto con animo malinconico. La guerra gli offriva la più ambiziosa e la più pericolosa crociera che gli fosse possibile concepire. Mai la vita, ammettendo che fosse sopravvissuto, ciò che non era assolutamente certo, gli avrebbe ripetuto un'offerta simile! L'Abwehr II gli chiedeva di depositare due agenti sulla costa Ovest dell'Africa del Sud, all'altezza dei Twins, alcuni scogli eretti a nord di Lembert Bay, più di 11.000 miglia nautiche andata e ritorno!

Le cose sono ben cambiate a terra dopo la sua traversata del Nord Atlantico come membro della squadra del capitano Schlimbach ma l'Oceano si presenterà come sempre con le sue tempeste, le sue bonacce, il suo vento dell'ovest dalle arie di gran signore, venti dell'est ringhiosi e notti di sogno o di lotta. La missione che gli viene affidata non l'interessa politicamente più di quelle di ieri, ma questa sta per risuscitare il navigatore da diporto ad una scala senza precedenti. Sa da molto tempo che navigare a vela su qualsiasi mare, con qualsiasi tempo, non rientra nel campo di un mestiere ma di un'arte. Ecco che si rivela la più grande

possibilità della sua vita per manifestarsi grande artista, trasfigurare lo stato di guerra in una lotta senza secondi fini contro qualcosa di infinitamente più grande di sé e la cui ultima soluzione poggia sulle ginocchia degli dei.

*

Ritenendo che navigare nell'emisfero Sud con una barca camuffata da imbarcazione portoghese per la pesca del tonno non potrebbe che destare anziché eludere, la diffidenza degli Inglesi, Christian Nissen reputò che gli occorresse un autentico yacht che gli consentisse di recitare la parte del navigatore da diporto nordamericano, miliardario che incrociava su tutti i mari del mondo nonostante la guerra, in nome di una originalità altezzosa e di un rigore attinto nella religione riformata! Dei battelli che corrispondessero a questa dottrina d'impiegao esistevano proprio in Germania, numerosi, e si recò sull'argine dell'Elba. Bramava il *Dirk III*, conosceva bene il suo proprietario, Hans Domizlaff, e gli partecipò il suo desiderio con discrezione.

–Te lo presterei senza esitare in tempo di pace – affermò Domizlaff – ma attualmente lo perderesti a colpo sicuro se lo dirigessi nel Mare del Nord!

Che cosa avrebbe pensato se Nissen gli avesse rivelato l'ampiezza della missione che aveva la pretesa di imporre al panfilo! Domizlaff aggiunse:

–Nessun nostro camerata ti presterà il suo battello! Perché non requisisci uno yacht francese?

Nissen gli offrì una Player's. Quelle sigarette provenivano dalle scorte abbandonate dagli Inglesi a Dunkerque e l'astuccio di argento massiccio che lo conteneva destò l'interesse di Domizlaff.

–Che bel pezzo – mormorò contemplando una sigla incrostata formata da quattro bandierine nautiche laccate blu, bianco e oro... – Ma, dimmi, è il contrassegno del *Latifa?* Hai raccolto anche questo astuccio a Dunkerque?

–No, Sir! E' Mike Mason, il commodoro del Royal Ocean Racing Club che me l'offrì quando navigavo con lui sul suo *Latifa* che raggiungeva le Bermude per la coppa America.

–E sei sempre membro del R.O.R.C.?

–Yes, Sir!

L'uno e l'altro ritornavano per civetteria alla lingua inglese che parlavano correntemente, da gente di mare colta, adesso che rievocavano le loro relazioni di Oltre Manica e i loro affrontamenti sportivi con i navigatori da diporto del Tamigi. In questo confronto germano-britannico era contenuto tutto il dramma del momento. Quegli uomini nati dalle stesse razze, viventi sullo stesso continente, gli uni e gli altri dotati di una medesima volontà di potenza e di un appetito conquistatore della stessa natura, si affrontavano adesso a morte invece di unirsi per dominare i pericoli che minacciavano l'Europa di sovversione dalla Russia sovietica, dall'America giudaica e, più tardi, dopo la doppia disfatta dell'Inghilterra e della Germania, dalle masse formidabili che maturavano in fondo all'Asia. Invece di navigare sulla stessa nave, Christian Nissen e il commodoro Mike Mason, fratelli per legge naturale, divenuti fratelli nemici per colpa dell'orgoglio britannico e della mancanza di destrezza di Hitler, non potevano più incontrarsi sui mari dove avrebbero fatto miracoli uniti uno all'altro!

E' ciò che Christian Nissen pensava richiudendo il suo astuccio per sigarette. Abbozzò un sorriso malinconico e disse a Domizlaff:

–Hai ragione! Requisirò un battello in Francia e, vi penso bruscamente: un certo battello inglese!

L'amico scoppiò a ridere.

–Ah, hai sempre avuto un senso dell'umorismo molto sviluppato!

Christian Nissen pensava al *Kyloé*. Costruito verso il 1932 in Inghilterra, questo cutter ad attrezzatura superiore stazzante 34 tonnellate lorde e 23 nette, misurava, fuori tutto, m.22,10, m.4,24 al baglio, con un pescaggio di m.3.80. Il Tedesco lo conosceva, era un buon battello veloce e che teneva bene il mare giacché, nel 1938, si era allineato contro di lui nella corsa crociera Cowes-Dinard e l'aveva giudicato più coriaceo degli altri inglesi *Firebird* o *Maid of Malhan*. Nel corso del suo primo giro di ricerca sulle coste bretoni, lo aveva scoperto, disarmato, nel porto di Paimpol prima di scoprire il *Soizic*. Francesizzato, il *Kyloé* apparteneva adesso a quattro Bretoni che non furono sollecitati a prestarlo all'Abwehr II, come Hans Domizlaff per il suo *Dirk III*. Christian Nissen lo requisì di autorità il 25 novembre 1940.

*

Deve adesso armarlo, scegliere un equipaggio evitando di ripetere gli errori commessi con il *Soizic* e l'*Anni Braz Bihem.* Questo compito non richiede meno di quattro mesi!

Prima, Nissen ritorna sull'Elba. Scegliendo nei potenti cantieri di Ernst Burmester il materiale di armamento previsto, vi scopre Karl Halmann, l'attrezzatore che aveva attraversato l'Atlantico dall'est ad ovest a bordo del *Roland von Bremen* per partecipare alla corsa delle Bermude. Una mattina del mese di gennaio 1941, mentre si trovava ad Amburgo da qualche giorno, Nissen s'imbarcò sul traghetto di Baumwall ed incontrò per caso Heinrich Garbers, il solitario dell'Atlantico che aveva proposto all'Abwehr II per comandare l'operazione che lui dirigeva adesso e che portava il nome di codice «biancospino».

Garbers passeggiava in lungo e in largo sulla banchina Nord, respirando quell'aria che viene dalla costa carica del profumo dei goemoni, approfittando di una pausa al cantiere in cui lavorava come professore nella sala tracciato. I due navigatori da diporto si somministrarono una serie di pacche.

–Come va, mio vecchio Hein?

–Male! Neanche il minimo canotto da manovrare!

–Ebbene, te ne offro uno! Vuoi mettere il tuo sacco a bordo per una grande crociera verso l'estero?

Garbers non sollecita nessun particolare che Nissen, d'altronde, non potrebbe dargli, dovendo l'operazione «biancospino» svilupparsi nel segreto più assoluto. Garbers s'imbarca ad occhi chiusi. Poi, sempre ad Amburgo, Nissen si procura senza far rumore, presso la sua piccola associazione « Yacht club del Nord Ovest», contemporaneamente a diverse bandiere da diporto che alzerà in caso di difficoltà, un uomo al quale pensa da molto tempo, il capitano Paul Temme, della J.K.N. che perirà più tardi in mare ai comandi del suo sommergibile. Poi fila a Berlino e ne riporta due campioni di regate, celebrità del Wannsee berlinese, Age e Paul Hajo Kutscha. Qualche settimana più tardi, egli recluta il suo omonimo Age Nissen, pittore della marina tanto artista quanto buon navigatore. I due uomini hanno in comune non solo i cognomi, ma anche qualche migliaio di miglia percorsi sugli oceani. Con Kuddel, esperto nell'arte di utilizzare un fornello a petrolio per cucinare col peggiore mare grosso, ecco l'equipaggio del *Kyloé* al completo.Gli uomini che lo formano non foggiano diplomi impressionanti e, se li detengono, non si basano su

di essi ma sulla loro esperienza della vela e sul loro amore incoercibile per il mare.

*

Baia di Saint Malo. In lontananza, il mare spinge le sue onde sulle spiaggie bionde. Si attraversa Dinan, ammasso di pietre grigie, campanili, gugliette, eretti su bastioni che dominano la Rance Dinard. E' qui che Nissen, ora cancellato dal suo nome di battaglia Hein Muck, ha lottato per la prima volta contro il *Kyloé.* Bisognerà adesso che gli obbedisca assolutamente, quell'Inglese decaduto attraverso la capitolazione francese.

–Da dove deriva quel nome... *Kyloé?*

Discutono a lungo e finiscono per decidere che si tratta di un nome di donna! Nissen è innamorato della Bretagna, quella Bretagna distesa sul mare come un grande vascello pronto a mollare gli ormeggi quando il vecchio continente non lo vorrà più; disprezzata dai Mediterranei, ignorata dai Germani, ricca però delle più grandi virtù, ma incapace di valorizzarle, di opporle alle pretese degli altri popoli che non le possiedono tuttavia al suo stesso grado. Se Christian Nissen fosse al posto del Führer, egli proclamerebbe subito l'indipendenza della Bretagna, perché paese di marinai, grande promotore di sogni, come lui!

Il paesaggio di anteprimavera lo affascina. Colline ricoperte di ginestre, mare cangiante, scogli grigi, tetti grigi posati sui muri imbiancati con la calce. E' Irlanda, ma sradicata, francesizzata e che vorrebbe proprio riafferrare il suo passato di sogno, la sua lingua, ma non osa.

Dall'alto delle colline, la grossa Daimler si tuffa su Paimpol, si insinua lungo le vie strette e si arresta sula porto da dove i pescherecci fanno malinconicamente la posta a quel largo che non hanno più il diritto di solcare con la loro ruota di prua.

Scoprono ad un tratto il *Kyloé* ben ormeggiato al molo, dall'altra parte del bacino, un poco sbandato sulla prora giacché il mare sta calando e il porto si sta prosciugando. Impossibile confondere il *Kyloé* con un'altra barca, grazie alla sua chiglia abbastanza lunga, distinta, nobilmente arrotondata; alla sua bella ruota di prua che la punta in fuori prolunga

armoniosamente, alla sua poppa slanciata, lungamente profilata e, soprattutto, al suo albero maestro impiantato molto in avanti verso la ruota di prua, potente pennone che raggiunge i trenta metri di altezza e domina i tetti delle case.

Ben prima dell'arrivo dell'equipaggio, dei carpentieri comandati da Nissen hanno preso possesso del panfilo. Un disordine spaventoso regna sul ponte dove si ammucchiano seghe, pialle, succhielli, apparecchio per saldare. Di sotto, è peggio giacché l'impiantito è tolto e un po' d'acqua salmastra sciaborda nei fondi.

L'equipaggio si mette al lavoro e non abbandonerà più il suo compito per due settimane. Solo per stivare i viveri portati da due autocarri dell'intendenza, Kuddel, il cuoco di bordo, impiegherà parecchi giorni, sotto il controllo stretto e costante di Christian Nissen. Dei meccanici tedeschi, venuti da Brest, montano enormi serbatoi per l'acqua che rappresenta la grande incognita della spedizione. Portare con sé acqua dolce per sei mesi costituisce un problema che si è raramente posto nella storia della marina a vela. Fare acqua in un porto neutrale nel corso della crociera è in effetti escluso, giacché gli agenti inglesi sono appostati ovunque e fare scalo sotto il loro controllo equivarrebbe a suicidarsi. Fare acqua ancorandosi davanti una costa deserta ha del gioco d'azzardo giacché, salvo eccezioni, se la costa è deserta, dunque disabitata, è precisamente perché è priva d'acqua. Essere riforniti al largo da un sommergibile non è concepibile dal momento che l'operazione «biancospino» è per l'appunto lanciata per evitare di mobilitare i sommergibili!

Christian Nissen fa dunque montare quattro serbatoi sotto il ponte. Uno di essi occupa quasi interamente la cabina per invitati di tribordo, intercettando la luce dell'oblò. Heinrich Garbers e Kuddel che l'occuperanno non potranno raggiungere le loro cuccette che scalandolo e si troveranno laminati tra questa ed il gradevole soffitto verde; ma quanti bei sogni non faranno, coricati su una grossa botte di acqua dolce durante le notti soffocanti delle latitudini tropicali! Previdente, il comandante del *Kyloé* fa armare un serbatoio supplementare sul ponte. E ciascuno di essi viene saldato, sciacquato, poi riempito con pignoleria eccezionale. L'equipaggio disporrà così di tre tonnellate d'acqua dolce che non consentiranno il bagno quotidiano!

Quando il vecchio guardiano del *Kyloé* che si occupava dei fiori del suo giardino si presenta a bordo per rispondere alla domanda: dove sono le

vele?... guarda storto verso il grande serbatoio del ponte, scuote la testa e dice:

–Lunghissimo viaggio, capitano?

Anche al livello di quel placido settuagenario, Christian Nissen è costretto a coprirsi in tutta la misura del possibile. Per riuscire nella sua crociera, egli deve contare tanto sul segreto che su venti e mari favorevoli.

Risponde con molto distacco:

–Oh!... Soltanto battello scuola... Mar Baltico...

Poi, scoppiando a ridere, indica il serbatoio, fa schioccare la lingua ed aggiunge:

–Non cisterna per acqua... cisterna per vino!!! Capito?

Il vecchio ha capito e, a sua volta, fa schioccare la lingua. Ma quella spiegazione improvvisata cammina nel cervello del comandante... Cisterna per vino?... Perché no?... Egli ordina allora due fusti di vino rosso che rimarranno solidamente fissati sul ponte. Il posto che occupano si chiamerà più tardi «il pergolato» e diventerà un luogo di gaudio durante i giorni oscuri.

Il pergolato ha un posto ben determinato ma non la cambusa. Questa si annida dovunque. A tribordo, sotto la panchina a V riccamente rivestita di pelle di porco, i cassetti sono imbottiti di fagioli, salmone inglese in scatola, patate disidratate. Dai depositi di vele e di cavi, si possono estrarre anche, bracciandoli, cinquanta metri di salame magro. Le cassette di burro salato sono accatastate in tutti gli angoli della nave, perfino nello scomparto w.c. di babordo! E' molto difficile mettere le gambe sotto il tavolo del quadrato, occupando un serbatoio d'acqua dolce la maggior parte del posto disponibile. La cabina del vecchio comandante, situata dietro alla scala interna ed occupata come di dovere da Christian Nissen, evoca una bottega di «vini ed alcolici», ricca di cognac, acquavite di Armagnac, certosa, whisky, gin, benedettino, presenze confortanti temperate da casse di acqua minerale. Il capo dell'operazione «biancospino» sembra aver previsto tutto per otto uomini chiamati a vivere per metà di un anno senza lasciare il panfilo.

–E le tavolette di vitamine? – domanda Hajo Kutscha – Non ho voglia di crepare di scorbuto.

–Previsto! Abbiamo anche una grande provvista di zucchero d'uva.

–Ah sì! Va bene per le calorie, non per lo scorbuto!

Lascia la nave con Paul Temme e compera cinquanta chili di cipolla.

–La cipolla rende gli uomini cortesi ed evita lo scorbuto! – afferma ridendo.

Una volta il *Kyloé* rifornito, Nissen riflette intensamente su ciò che possa ancora mancare e si tormenta, giacché sa che ogni carenza, insignificante a terra, assume in mare un'importanza drammatica. Ma nulla manca, salvo il «carico».

*

Negli ultimi giorni del mese di marzo, una grande Horsch nera e cromo si ferma sulla banchina e lo consegna: due uomini e parecchi sacchi grigi, subito imbarcati con una profusione di precauzioni giustificate dal loro contenuto esplosivo. Il radiotelegrafista si chiama Emile e l'agente segreto Robby. Uno appare semplice, cortese, un poco riservato, come già sovrastato dall'avventura che lo ghermisce e l'altro massiccio, forte, temibile. Emile porta occhiali e Christian Nissen pensa: «Fortunato chi non porta occhiali sul mare!» Gli indica la sua cuccetta, ingegnosamente sistemata nel corridoio a babordo, sospesa sopra uno di quegli eleganti divani ricoperti di pelle di porco. Robby risiederà con Age Nissen, l'artista pittore, nella cabina degli invitati, a tribordo, vicino alla scala interna.

Tutto è adesso preparato, il pieno di olio combustibile effettuato, l'eccellente piccolo motore Gardner di 30 cavalli ripassato e il comandante si spazientisce poiché, già, le notti di primavera si assottigliano, ritirando sempre più in fretta la loro ombra protettrice per una navigazione clandestina, soprattutto pericolosa durante le 200 prime miglia nautiche. Egli attende gli ispettori di Berlino che gli daranno il via libera.

Essi si presentano il I° aprile 1941, alle 8 di mattina (1). Nominato di recente sottotenente di vascello in seconda, Nissen ha indossato la divisa nuova fiammante per riceverli. Vestiti con lunghi mantelli di pelle azzurra, gli ispettori non sanno indubbiamente nulla sulla navigazione a vela e la loro ispezione si limita all'esame dell'albero maestro che li sorprende per la sua altezza eccezionale per un panfilo di 35 tonnellate. Ripartono subito sul loro canotto. Il motore del *Kyloé* gira alla prima sollecitazione (giacché, questa volta, non gli mancava nulla!). Una gomena sferza la superficie dell'acqua ed il magnifico panfilo si allontana lentamente dalla banchina, con la bandiera della marina da guerra battente al vento. Sono le 9.10. Quando randeggiano il molo, una ragazza sconosciuta al comandante, ma forse un poco meno all'equipaggio, lancia

(1) Le precisazioni fornite in questo racconto provengono dal giornale di bordo tenuto da Age Nissen in violazione degli ordini ricevuti che vietano la redazione di note sulla navigazione ed ogni riporto di posizione sulla carta. Questa mancanza di disciplina ha servito la storia dimostrando, una volta di più, che non bisogna mai utilizzare un artista o uno scrittore nei servizi segreti!

un mazzo di fiori che viene a sfogliarsi sul ponte. Già, Paimpol si assottiglia e si chiude nello scrigno delle sue colline. La favolosa crociera comincia, segretamente salutata dal «Che Dio ci assista» dei marinai, non pensando nessuno di loro al «Hitler, coloro che stanno per perire in mare ti salutano» che converrebbe di più alla situazione. Esiste però a bordo del *Kyloé* un uomo capace di sfidare il destino con quel grido, e che lo farebbe senza esitazione se, già, i tormenti del mal di mare non lo inchiodassero alla sua cuccetta. E' Robby, ma i navigatori da diporto non lo sanno, pensando Nissen di scortare un semplice agente segreto, mosso come tutti gli altri dal piacere dell'avventura, dall'attività o dal patriottismo, mentre ha appena imbarcato una specie di mostro sacro.

*

Era una mattina come un'altra, un poco fresca, senza pioggia, con del chiaroscuro posato sugli sfondi e niente affatto troppa brezza. Gli uomini di Berlino seguivano il *Kyloé*, seduti nel loro canotto a motore, con la gorgiera dei cappotti di pelle rialzata fino alle orecchie per ripararsi. Al largo, due navi da ricognizione attendevano il panfilo. Un'alzaia fu mandata a bordo ed il rimorchio verso ovest cominciò alle 11.20. Una delle navi tirava, l'altra sorvegliava. Appoggiati coi gomiti sulle forme, gli uomini della Kriegsmarine contemplavano quel panfilo che prendevano in carico e dovevano dirsi: bisogna essere abbastanza strambi per navigare a vela in piena guerra! Oppure: quando si mobilitano due navi scorta a favore di una barca da diportò, ciò nasconde qualcosa... Chi può dunque trovarsi a bordo di quella tinozza?... Il grosso Hermann?... Forse il Führer in persona?

Alle 20, mentre scendeva il crepuscolo, la flottiglia si ancorava al traverso dell'isola di Batz. Notte placida. Si leva l'ancora l'indomani e la navigazione riprende in vista della costa. I sei uomini d'equipaggio ed i passeggeri del panfilo, salvo Robby, si adattano rapidamente alla vita di bordo e Age Nissen, l'artista, dichiara al suo omonimo, il comandante Nissen:

–Ebbene! Per la prima volta, sono contento di essere soldato!

Parole imprudenti. Qualche minuto più tardi la Difesa Contro Aerea delle navi scorta apre il fuoco... Pom!... Pom!... Pom!... I cannoni a tiro

rapido vomitano sul grande uccello verde con la coccarda tricolore che descrive un'orbe ben disegnata al disopra del convoglio, un aereo inglese che sgancia le sue bombe... Una... due... tre...

–Troppo corto! – commenta Christian Nissen.

Inefficace come l'aereo, la D.C.A. delle navi scorta tace non appena il nemico si allontana. Esso ricompare un'ora più tardi sotto forma di tre apparecchi che si presentano in formazione di combattimento. La D.C.A. di terra appoggia questa volta l'artiglieria delle navi. Lo scontro si fa più caldo e, molto preoccupato questa volta, l'equipaggio del *Kyloé* indossa i giubbetti di salvataggio. Risultati nulli da una parte e dall'altra, ma l'incidente giustifica la prudenza di Christian Nissen giacché, se si poteva qualche ora prima domandarsi perché aveva mobilitato le navi scorta della marina fino ad Ouessant anziché navigare a vela, non lo si può più adesso che la D.C.A. ha però appena salvato il battello che, da solo, avrebbe costituito una preda facile per il nemico. Il comandante del *Kyloé* trae dalla casacca l'astuccio per le sigarette offerto dal commodoro del Royal Ocean Racing Club e dice a Garbers:

–Vecchio mio, le regate continuano, ma preferisco tuttavia il regolamento di prima della guerra!

E accende una Players, come probabilmente il pilota dell'aereo inglese quando ritorna alla base!

La sera del 2 aprile, il *Kyloé* si trova al sicuro, ormeggiato ad una boa a Camaret. Superstizioso, come molti marinai, Nissen teneva a derapare da Camaret per incominciare ufficialmente la crociera, in ricordo della sua prima spedizione felice col *Soizic*. Le navi scorta, i cui equipaggi hanno invitato a bordo i marinai del *Kyloé* per tracannare muscadet, il vino bianco e secco della regione di Nantes, chiacchierando con loro per cercare, senza successo, di conoscere l'oggetto della missione del panfilo, lo accompagnano adesso fino al calar della sera.

Il 5 aprile, all'alba, lo yacht si ritrova solo sull'Oceano, facendo rotta a 5 nodi con un vento O.-N.O., forza 4. Durante la notte, il rombo degli aerei non ha cessato di dominare il fremito delle vele. Ma erano le squadre tedesche che andavano a bombardare l'Inghilterra o ne ritornavano. Adesso il cielo appariva vuoto come la superficie dell'Oceano.

Nel corso della giornata, il tempo prende una brutta piega. La brezza cambia al S.O. e, a mezzogiorno, raggiunge forza 8. Quantunque pesantemente caricato, il panfilo si alza bene all'onda e risponde alla barra. Dall'orizzonte nero salgono groppi. Il lavoro sul ponte diventa intenso.

–Ritirare il fiocco!

–Ammainare la vela di maestra!

–Alzare la trinchettina!

E, improvvisamente, non appena la velatura è stabilita per tenere la cappa, la vita di bordo oscilla verso un'inoperosità quasi completa. Nulla da fare, mentre il *Kyloé*, ben stagno, geme e cigola in tutte le sue ossature, opponendo il suo lamento agli ululati del vento scatenato. Christian Nissen si sente adesso completamente rassicurato in quanto al comportamento della sua nave, chiamata forse ad affrontare mareggiate più serie di quelle del Golfo di Guascogna. Egli manovra placidamente il veliero fantasma al riparo del posto che ha fatto armare con la camicia della vela di maestra, ma con l'orecchio teso verso ogni rumore nuovo che riveli lo spostamento di un oggetto mal fissato alla partenza, giù o sul ponte. Amico delle tempeste, Nissen è felice. Tuttavia, attraverso il comandante del *Kyloé*, Hein Muck, responsabile dell'operazione «biancospino», si rivolge domande a proposito di Robby che, terribilmente provato dal mal di mare, geme e brontola torcendosi sulla sua cuccetta.

*

Chi era Robby? Nato nel 1914 nel Transvaal, da una vecchia famiglia di Boeri molto provata dalla guerra sostenuta contro l'Inghilterra nel XIX secolo, in un ambiente di soldati che conobbero i campi di concentramento inventati dall'esercito inglese, educato al South African Military College, divenuto celebre con lo pseudonimo di Wilhelm Kempf come campione di pugilato peso medio-massimo dell'Africa del Sud, famoso tra gli Springboks, si chiamava in realtà Robbey Leibbrandt. Un odio storico per l'Inghilterra lo attanagliava fin dall'infanzia. Non entrò nell'esercito ma nella polizia a Johannesburg. Aveva letto *Mein Kampf* ed approvato l'elogio che in esso Hitler faceva del pugilato come formazione del carattere, prima tappa verso il superuomo. Egli credeva sopra tutto, come il capo del popolo tedesco, alla legittimità, perfino alla santità della violenza. I poteri sportivi del Sud Africa lo mandarono a rappresentare il suo paese ai Giochi Olimpici di Monaco nel 1936. Doveva trovarvi la sua strada di Damasco. Affascinato da Hitler, egli abbracciò furiosamente la nuova religione della Germania, presentendo che essa gli offriva i mezzi

per aprire quella guerra santa contro l'Inghilterra, di cui sognava fin dall'infanzia, prospettiva che non era tuttavia iscritta, tutt'altro, nella visione hitleriana del mondo. Piacque ai dirigenti del III Reich, giacché quel magnifico atleta, poco dotato dal punto di vista della cultura classica, corrispondeva esattamente al tipo d'uomo ricercato da Hitler. Egli rappresentava ancora meglio di quei «giovani lupi» che uscivano dai castelli dell'Ordine (Ordensburg) e senza che ci fosse bisogno di educarlo in quel senso, l'eroe impavido, incapace di rivolgersi una domanda che rimetta in causa il nuovo Ordine. Spezzerebbe dunque il collo all'umanesimo ovunque lo smaschererebbe nella sua opera sorniona di distruzione della razza bianca!

Dopo i Giochi Olimpici fece ritorno a Johannesburg, ma per poco tempo, e ritornò a stabilirsi definitivamente nel III Reich. Vi attendeva il momento favorevole che lo avrebbe riportato nel suo paese natale, col pugnale giustiziere in una mano, la svastica liberata e liberatrice nell'altra, per giustiziare personalmente il ministro Smuts venduto agli Inglesi, traditore della razza dei Boeri e del loro territorio duramente conquistato e conservato contro la marea dei popoli di razza inferiore! Aveva seguito dei corsi di politica e di sabotaggio nelle scuole segrete dell'Abwehr e si era imbarcato sul *Kyloé* per compiere il suo destino.

Il comandante del panfilo non sapeva nulla della sua storia, ammirava di primo acchito il grande atleta, la sua muscolatura disciplinata, l'armonia dei suoi movimenti; l'occhio chiaro ed i capelli biondi del Germanico nato dai grandi Paesi Bassi; pronto a trattarlo da camerata, come usava con i suoi passeggeri delle missioni precedenti, ma se avesse immaginato fino a che punto quell'uomo poteva essere pericoloso, se avesse considerato il suo carattere rude, le sue convinzioni aggressive, la sua totale mancanza di tatto, non l'avrebbe mai ammesso a bordo. E se Robby si fosse manifestato nella sua vera luce durante le prime ore della crociera, cioè il lupo conduttore di mute future, incapace di adattarsi alla vita da campo di concentramento di otto uomini radunati su un piccolissimo battello per un trimestre, senza contatto con il resto del mondo, avrebbe fatto dietrofront per sbarcarlo a Brest, come avrebbe dichiarato più avanti.

Ma. per il momento, è il *Kyloé* che fa spontaneamente dietrofront! Smentendo il portolano che annuncia preponderanza dei venti del Nord, in aprile, in quel settore dell'Atlantico, ecco che essi si mettono a soffiare dal Sud. Nissen sogghigna con amarezza e confida a Paul Temme il suo navigatore:

–E' proprio il vento del Nord annunciato, ma del Nord Portogallo. in un certo senso!

Il *Kyloé* devia verso N.E., l'azimut da cui viene, in un mare difficile e spezzato. Un concerto di casseruole che si staccano e cadono sale dalla cabina di prua dove Kuddel tenta, invano, di cucinare qualcosa su uno dei suoi due fornelli a petrolio nauseabondi. Il vento soffia a forza 9 e le onde passano ogni tanto al disopra del ponte. Infine il lunedì, verso mezzanotte, il vento tira dal Nord, poi dal N.O. ed il mare si placa rapidamente. Si alza il fiocco, poi verso mezzogiorno la vela di maestra e, di nuovo, il *Kyloé* mantiene la sua vecchia rotta a 4 nodi. Il comandante pensa che a quella velocità non sono vicini ad uscire dal Golfo di Guascogna e, il martedì, egli manda le guardie di dritta a rischiare qualche tentativo prudente con lo spinnaker. Il *Kyloé* incomincia allora a correre e abbatte 120 miglia nella giornata del mercoledì 9 aprile.

*

Il veliero fantasma si trova a 300 miglia dalla Spagna, a metà rotta dalle Azzorre che il comandante vuole randeggiare a babordo. Egli ha fatto fissare la grande genovese, mentre lo «spi» tira sull'altro bordo ed il *Kyloé* fila a 7 nodi, con tutte le vele che vibrano per la più grande gioia dell'orecchio e dello spirito. Eccolo rigorosamente solo sull'Oceano. Dopo Brest, non hanno più scorto una nave. A turno, gli uomini delle due bordate lavorano alle attrezzature, la mente libera come se disputassero corse crociere al Fastnet o alle Bermude. E' veramente la bella vita che, per loro, ricomincia!

I movimenti del panfilo, adesso, aderiscono a quelli di un mareggio lungo e regolare, ritmo che predispone al sonno più che al mal di mare. Il sole incomincia a divampare sullo sfondo di lacca azzurra di un cielo sgomberato delle nuvole nordiche. In questa atmosfera di pace ritrovata, si vede emergere dalla scala interna, prima un cranio coperto di capelli biondi come una statua greca, poi un busto nudo dalle spalle foggiate nel muscolo puro, una vita sottile, delle gambe che rammentano le bielle di acciaio delle locomotive. E' Robby che sta uscendo dalle profondità del mal di mare che lo ha abbattuto da Brest, ma di cui mai più conoscerà i tormenti. Si distende sul ponte, al riparo del vento e chiude gli occhi, come

se volesse cancellare in sé la presenza dell'equipaggio intorno a lui.

Verso mezzogiorno, un ronfare di motore dà l'allarme agli uomini della guardia di babordo che stanno regolando lo «spi». Essi alzano la testa e scorgono un piccolo biplano con le coccarde blu, bianco, rosso, che non sono quelle di un Inglese, ma di un apparecchio che ha aderito a de Gaulle. Come ha potuto raggiungere un punto così lontano dalla costa di Spagna? Mistero. Avvertito, Nissen è balzato sul ponte e lo osserva. Non c'è bisogno di binocolo giacché, a 100 metri appena di altitudine, esso descrive un ampio cerchio intorno al battello. Si distingue il passeggero che sta puntando un apparecchio da ripresa sul *Kyloé*. Per rispondere a quella curiosità ben pericolosa, il comandante fa alzare la bandiera degli Stati Uniti... Non si mitraglia un panfilo degli Stati Uniti che naviga per diporto; lo si saluta con un battito d'ali invidiando quei miliardari che, forse, stanno cogliendo le gioie di un giro del mondo a vela. Nissen distingue perfettamente i segni amichevoli mandati dall'osservatore dell'aereo e gli risponde nello stesso stile quando...

Robby era sparito scorgendo l'aereo. Egli rimette piede sul ponte adesso, armato di un mitra, proprio nel momento in cui, per gran fortuna, l'apparecchio fa dietrofront e si allontana, rotta N.E.

–Siete pazzo? – grida il comandante che, molto preoccupato, pensa che l'aereo gollista, per quanto privo d'intenzioni aggressive, ha tuttavia preso fotografie del *Kyloé*; che farà ad ogni modo un rapporto di missione destinato a passare per i servizi segreti inglesi, poi per quelli della Navy, ben capace di mandare qualche nave da ricognizione a verificare l'identità di quell'insolente panfilo che naviga per diporto in tempo di guerra. E Nissen conoscerà quel momento di verità che teme da quando manovra velieri fantasma... Una nave veloce che sale sull'orizzonte poi mette in panna a meno di mezzo miglio... Il canotto che si distacca e viene in ordinata... la perquisizione... la fine dell'avventura...

Profondamente turbato dall'atteggiamento di Robby, il comandante raduna l'equipaggio a fine pomeriggio e gli rammenta gli ordini di sicurezza... Non appena il rischio di una perquisizione si affaccia, il tesoro in dollari, gli spazzolini da denti e le stilografiche esplosive di Robby, i suoi «timer» per comandare le bombe a scoppio ritardato, tutti i fucili, i mitra e le rivoltelle, i due apparecchi radiotrasmittenti di Emile, chiusi nei sacchi zavorrati per affondare immediatamente, devono essere gettati in mare, a controbordo dell'Inglese. Robby digrigna i denti e grida:

–Mai! Io mitraglio il canotto, poi abbordiamo l'incrociatore per

attaccare l'equipaggio! Come una volta, i Pezzenti di mare della mia razza!!!

Christian Nissen si chiede se quell'uomo sia pazzo o se caratterizzi un personaggio di cui, all'ultimo istante, non manterrà il ruolo. Ma, le pieghe della fronte, gli occhi scintillanti, la fermezza della voce smentiscono una e l'altra di quelle ipotesi. In caso d'incontro col nemico, tutti periranno per e a causa di quel Robby sciagurato!

–Il vostro piano è stupido – tuona il comandante – Si è mai visto un panfilo prendere un incrociatore all'abbordaggio?

–Lo si è visto, signor Voorloper (1)!

Quando è in collera, Robby lascia cadere nel corso delle sue frasi tedesche, parole ed ingiurie della sua lingua natale, l'afrikaan... lo si sente brontolare, mentre ritorna in cabina, parole misteriose per l'equipaggio e, molto fortunatamente anche, per il comandante:

–Verdomde kêrel!... Voetangel!... Skellum (2)!...

Sbalorditi da quell'uscita, i membri della squadra si ritirano preoccupati, a testa bassa.

*

La foschia si è alzata nella serata. La luna nel suo pieno illumina le sue profondità ed il *Kyloé* sembra navigare tra due acque, su un oceano che non è più di questo mondo, o sospeso al cielo, a nuvole evanescenti provenienti dai paradisi perduti. Una poesia intensa trasfigura la notte. Con la sua voce un po' rauca, Garbers incomincia i suoi più bei lieder (3)... La bordata di quarto l'accompagna in falsobordone ed impedisce di dormire alla bordata di riposo che la copre d'ingiurie quando raggiunge le sue cuccette. In conclusione non dorme nessuno e tutti, salvo Robby, si ritrovano sul ponte mentre il *Kyloé* si insinua attraverso la nebbia a 150 miglia buone a nord di San Miguel delle Azzorre... Era oggi il compleanno di Paul Hajo Kutscha... La visita dell'aereo, la disputa tra Robby ed il comandante non hanno consentito di festeggiarlo come sarebbe convenuto. Si tratta di ricuperare il tempo perduto. Ci si raduna dunque intorno al pergolato – quelle due boti di vino fissate sul ponte – e, dopo qualche libagione, Ajo Kutscha si esibisce nel suo repertorio, per la prima volta dopo aver salpato... Con *Una piccola sigaretta*, di Greta Keller... *J'ai deux amours* di Joséphine Baker. I

(1) Conducente di buoi.

(2) Maledetto ragazzo!... Larva di cavalletta!...

cuori semplici di quei marinai si sciolgono in tutta credulità, poi evadono più in alto giacché sono tedeschi, attraverso Mozart, Beethoven, Brahms e Strauss dei quali il grammofono rimesta i temi più famosi. Dopo il bere, bisogna ben parlare di politica! Se ne discute, senza animosità, giacché le convinzioni che si oppongono mancano di profondità, non emergono che a fior di mente, rimanendo la sola vera convinzione che li unisce il loro comune amore per la vela e per l'Oceano che, esso, non ammette discussione.

Robby che non prende sonno nella sua cuccetta, li ascolta con attenzione. Poco fa, quando Hajo Kutscha ha spinto la canzoncina nella scia di Joséphine Baker, un accesso di furore lo ha fatto insorgere. Come osare evocare, a bordo di una nave da guerra della marina tedesca, quella seminegra, rappresentante di un'umanità inferiore, e tuttavia sempre minacciosa per un Boero impiantato come lui in piena negritudine! Ha proprio avuto l'intenzione di alzarsi, di andare a costringere al silenzio quel profanatore con l'aiuto di un piccolo gancio di sinistro, poi ha rinunciato. I postumi del mal di mare non gli consentono ancora di ritrovare tutta la sua combattività. Si è lasciato ricadere sulla cuccetta, ha prestato orecchio alle discussioni dell'equipaggio. Comprende adesso che quei marinai non sono d'accordo tra di loro sui problemi e sugli avvenimenti che sconvolgono oggi la terra. Non esiste alcun nazionalsocialismo tra quegli uomini. Robby digrigna i denti, come uno sciacallo del «Veld» sudafricano... Come si può essere tedesco ed ignorare o negare il più grande genio del secolo, mentre lui, Afrikander senza cultura, riconosce attraverso di lui l'esistenza di Dio, un dio ringiovanito che propone finalmente una religione dell'uomo che prende coscienza della sua grandezza originaria? Eccolo ormai tagliato fuori da quell'equipaggio di eretici che subisserá col suo disprezzo fino alla fine.

Da parte sua, l'equipaggio non nutre alcuna stima per quel passeggero. Nel giornale di bordo tenuto clandestinamente da Age Nissen, si rileva la seguente nota:

«Tempo calmo e caldo. Lieve brezza. Robby rifiuta di obbedire al comandante. Richiamo contro il suo comportamento autoritario di fronte al rischio di cattura da parte di una nave nemica. Pretende di essere al di fuori delle leggi di guerra in quanto Boero. Rifiuta di consegnare al comandante di bordo le sue armi, il materiale di sabotaggio, documenti, denaro nel momento in cui ne esigerebbe l'immersione. La punizione

immediata di Robby, soldato tedesco arruolato come tale prima della spedizione e che si trova agli ordini del comandante, è inapplicabile in conseguenza dell'esiguità eccezionale dell'equipaggio. In considerazione del fatto che, per la prima volta nella sua vita, si trova su una nave tanto piccola, e tenendo conto del suo mal di mare prolungato che potrebbe avergli scatenato una psicosi contro l'equipaggio, un termine di riflessione di tre giorni gli è stato accordato con un avvertimento: ritorno a Brest in caso di nuovo rifiuto d'obbedienza... Garbers ha preso quattro tartarughe marine vive.»

Il *Kyloé* si trova adesso in panna. Null'altro da fare che avanzare col motore, a piccola velocità, poiché se si trova del vento in mare, talvolta troppo, mai vi si incontra un distributore di gasolio. Non richiedendo la velatura che penzola, pietosa, nessun lavoro, l'equipaggio si distrae come può. Hajo e Paul Temme hanno prima cercato di catturare le tartarughe avvicinandole in canotto pneumatico; correndo rischi inutili, rischiando l'imbarcazione di rovesciarsi sotto il peso di quei mostri. Ma, dormendo alla superficie dell'Oceano, essi si risvegliavano e si tuffavano fortunatamente prima di lasciarsi cogliere da una gottazza ridicola. I marinai hanno cambiato metodo. Heinrich Garbers si è insediato sotto la briglia del bompresso del *Kyloé* che dirige a piccola velocità sulle bestie con comandi a braccia per il timoniere. Poi le coglie molto semplicemente al passaggio... Una... due... cinque... Eccole che stanno strisciando sul ponte e si tratta ora di sacrificarle per conto di Kuddel, il cuoco di bordo, che ne ricaverà dei succulenti brodi. Ma come procedere? Le istruzioni nautiche rimangono mute su questo punto particolare.

–Ho sentito dire, da vecchi marinai, che piaceva loro la musica e che tiravano fuori la testa quando la sentivano – afferma Emile, il radiotelegrafista del Boero che non ha scambiato dieci parole col suo capo dal momento in cui sono salpati.

–Proviamo! – accetta Garbers.

Radunato intorno alle tartarughe, l'equipaggio offre loro un concerto di armonica. Invano. Non appena le si avvicina, esse ritirano la testa con la vivacità di un serpente che ritorna nel suo buco. Dovranno scoprire da sé il procedimento di esecuzione, andranno tentoni a lungo, ma finiranno per riuscirvi. Basta agganciare la tartaruga a un pennone, con la testa in basso per parecchie ore. Essa non la ritira più, una volta presa l'abitudine di quella posizione e la si può troncare con un sol colpo di coltello ben affilato. Il ponte del panfilo gronda di sangue ma, da quella carneficina,

uscirà una meravigliosa zuppa capace di far dimenticare lo scatolame di origine inglese.

E' servita in pompa magna il 13 aprile. Bisogna affrettarsi ad assaporarla, giacché una zona di bassa pressione prende a carico il veliero ed eccolo di nuovo alla cappa con un vento del Sud da forza 7 a forza 8, tempo freddo e groppi. Il *Kyloé* patisce in un mare agitato, rollando molto. Si è alzato un fiocco minuscolo, un «moscerino» sullo straglio di poppa come vela d'appoggio, il punto di scotta verso prora, ma ciò non cambia gran che a causa di forti marosi che corrono uno dietro l'altro. Questa volta, l'irascibile Robby domina il mal di mare. Soltanto l'ignoto appare temibile. Adesso, egli conosce!

Nella notte del 15 aprile, il vento rinfresca da S.E., il *Kyloé* raggiunge 9 nodi e solca l'Oceano scagliandosi verso ovest. Poi, bisogna ammainare la vela di maestra e proseguire sotto la trinchettina. E' il giorno di Pasqua, qualcuno ne fa l'annuncio e l'equipaggio si raduna alla meno peggio per una «gross baldoria» intorno al «pergolato». Invitato, Robby è rimasto chiuso nella sua cabina.

Verso mezzogiorno, si ritorna ancora alla cappa sotto potenti groppi da Sud. Questa volta, fiocco e trinchettina restano alzati con il fiocco bordato controvento secondo il vecchio metodo. Un po' più tardi, dopo tentativi infruttuosi di ancora galleggiante, bisogna terzarolare le due vele. La pioggia crepita sul ponte. Di sotto, l'aria diventa irrespirabile e l'umidità gronda sulle paratie. Nondimeno, il solcometro dice che il *Kyloé* ha abbattuto le sue 150 miglia quel giorno.

Il 16 aprile, il vento svanisce lentamente dopo essere passato da Nord ad Est, per ritornare infine al Sud e S.-S.O. Per un'ora, la mattina, viene alzata la vela di maestra, ma rimane a sbattere senza efficacia e la marcia economica a motore viene ripresa. Il *Kyloé* si insinua sotto dei Sinai di nuvole ammucchiate in strati multicolori di un effetto superbo ed ognuno pensa, salvo Robby probabilmente, che vale la pena di avventurarsi in mezzo all'Atlantico, su un così piccolo battello, per raggiungere quel livello di splendore del mondo.

Affetto di claustrofobia, il Boero appare sempre più cupo. lo si sente imprecare nella sua cabina:

–My aarde!... Foei!... God here Jesus (1)!...

In linea di massima, i Boeri bestemmiano poco sotto la costrizione dell'Antico Testamento rimasta tenace; i loro antenati, che lo prendevano proprio sul serio, non bestemmiavano per nulla. Ma Robbey Leibbrandt

(1) Gran Dio!... Che carognata!... Perdio!...

appartiene alle giovani generazioni, e, più particolarmente, al nazionalsocialismo che ha smitizzato la Sacra Scrittura; così bestemmia spaventosamente. Ma il peggio è contenuto nei suoi silenzi. Eccolo un altro giorno disteso sul ponte, muto, col ventre esposto al sole. Non lontano da lui Emile, il suo radiotelegrafista, legge *Don Chisciotte*, volume tratto dalla piccola biblioteca di bordo. Il comandante Nissen viene a passare, camminando verso la prua dove Garbers, seduto su una tinozza rovesciata, sta ricucendo il fiocco. Robby lo ferma e, indicando Emile col dito, tuona:

–Voorloper!

Non chiamerà ormai più il comandante che: conduttore di buoi!

–Voorloper, vi prego di gettare il più presto possibile quest'uomo in mare!

–Il vostro radiotelegrafista?

–Non è il mio radiotelegrafista ma un traditore... – disse guardandolo – jou slet... jou bliksem... poes Poepel... Rinkal (2).

–Ma devo sbarcarlo con voi!

–Mai! Se fate ciò, lo farò fuori appena a terra! Non lo voglio!!!

L'astio di Robby si è cristallizzato sul radiotelegrafista dell'operazione «biancospino», in tutta ingiustizia per quel Tedesco del Sud, gentile, ben educato; ma anche con realismo, giacché Emile parla bene l'italiano ma non una parola d'inglese. Il terribile Boero ha messo il dito sulla piaga che corrode i servizi segreti tedeschi, questa incredibile leggerezza che proietta un agente segreto in un paese di cui non parla la lingua. Cosa diventerà in Africa australe, ignorando tutto dell'inglese o dell'afrikaan, se non un carico insopportabile, poi un pericolo maggiore per il capo della spedizione?

–Non è affare mio – replica Christian Nissen – Io vi trasporto e vi deposito nel punto convenuto. Il resto non mi riguarda.

–Sì – sogghigna Robby – voi siete un Voorloper!

–Ma ciò che mi riguarda – riprende il comandante – è sapere se sì o no vi sottometterete alla legge di bordo!

–Mai!

–I tre giorni di proroga accordati sono trascorsi!

–Me n'infischio!

La sera, ritirato nella sua cabina, che una semplice parete divisoria separa da Robby, il comandante sente ringhiare il lupo africano. Preparando l'operazione «biancospino», Christian Nissen prevedeva tutte

(2) Donnaccia... letame... sudicio fesso... serpente velenoso...

le situazioni possibili, salvo questa, questa presenza a bordo di un'autentica bestia feroce. Egli pensava: equipaggio, la cattiva sorte gli risponde adesso: passeggero! Quanto si era dato da fare per radunare dei marinai di alto valore, da lui ben conosciuti, condizione prima per riuscire in una crociera di quella portata dal punto di vista della navigazione a vela, ma anche sul piano umano più complesso, esigendo che regni un minimo di armonia tra otto personalità parzialmente divergenti, probabilmente confinate per sei mesi su uno scafo di 35 tonnellate di stazza lorda! Un solo uomo comprometteva tutto, e non un uomo qualsiasi, ma quello stesso che rappresentava la polena della spedizione, un uomo che Hitler mandava personalmente a Pretoria per far cadere il dominion britannico nel campo dell'asse Roma-Berlino! Nissen girava e rigirava il problema sullo schermo della sua insonnia e non ne scopriva la soluzione.

L'alba del 17 aprile sorprese il *Kyloé* di nuovo in panna, sbattendo la boma crudelmente da un bordo all'altro. L'inazione permetteva al suo comandante di intrattenersi con gli uomini d'equipaggio. Fece loro la domanda essenzziale, semplice e brutale. Si doveva fare dietrofront, raggiungere Brest e sbarazzarvisi di quel nazista sciagurato, o proseguire? Ognuno esaminò il problema dal punto di vista della propria passione. Come avrebbe potuto Christian Nissen aspettarsi da una squadra così invaghita della vela che accettasse di fare dietrofront, nel momento in cui la crociera entrava nella fase degli splendori, mentre in ogni momento il *Kyloé* avrebbe potuto captare gli alisei nelle sue vele e solcare il Sud Atlantico fino in vista delle coste brasiliane per scendere poi in picchiata sull'Africa australe?... Che si direbbe della piccola tartana, dalle rive dell'Elba a Bordeaux, che se ne fosse andata a fiutare i grandi alisei per fare dietrofront, dopo aver pescato qualche tartaruga, e rientrare in porto? La risposta fu unanime: navigare!

Il destino di Robby, era legato a quelle poche righe stese da Age Nissen sul suo giornale di bordo:

«Lievi brezze instabili. Sebbene Robby non si sia conformato all'ordine del comandante nei termini fissati, l'equipaggio si è pronunciato per un proseguimento della crociera per il fatto che Robby, malgrado la sua ribellione, potrà effetuare la sua missione con successo tenuto conto del suo odio attivo contro gli Inglesi. Per garantire la sicurezza del battello in caso di pericolo o di fermo del *Kyloé* per ispezione, il comandante ha dato ordine a due uomini dell'equipaggio di eventualmente giustiziare Robby e

fare sparire il suo corpo. Abbiamo ricevuto tutti delle armi da fuoco in vista di tale azione».

Gli uomini, ormai, manovravano con delle tasche deformate dalle pesanti pistole Mauser. Tutte le condizioni erano adesso riunite perché il placido *Kyloé* iscrivesse il suo nome tra le grandi tragedie della marina a vela, giacché non si sarebbe abbattuto facilmente il temibile Boero che non saliva mai sul ponte se non armato anche lui, ma di una bottiglia Thermos prevista per far saltare l'edificio in cui si rifugiava, a Pretoria, il Primo ministro Smuts.

*

Dopo il 18 aprile, i venti si sono stabiliti da Nord, a forza 4 e 5 e poi di borea. Il *Kyloé* romba a piena potenza sotto il suo spinnaker ed il fiocco. Ciò assomiglia sempre più all'aliseo ma non lo è ancora completamente. Il 19, il vento di borea soffia regolarmente a forza 4 e la temperatura sale. L'equipaggio cambia tenuta. I colori vivaci compaiono sul ponte. Domenica 20, il comandante offre una bottiglia di champagne agli elementi della sua squadra.

–Alla salute dell'equipaggio!

In eco, rispondono le ingiurie di Robby che, di autorità, ha preso la barra per allenarsi alla navigazione a vela; senza rischi per il *Kyloé* a quelle velocità portanti. Robby mantiene le distanze con il «Voorloper» Nissen.

–Jou luis!... Loop na die hel (1)!...

L'aliseo matura lentamente senza ancora dare qualcosa di perfetto, la brezza si mantiene debolmente al N.O., senza variare, il fiocco e lo spi tirano sempre come un equipaggio di buoi. E' finalmente la bella vita! Kuddel che, dopo che la nave era salpata, preparava più spesso patate bollite con la buccia che ortolani, dati i movimenti del battello, annuncia ai ragazzi:

–Questa sera, avrete frittelle!

L'equipaggio ha ritrovato la sua coesione ma, soprattutto. la fiducia in se stesso dacché tutti i marinai fanno blocco contro il pericoloso passeggero Robby Leibbrandt non lo ignora.

(1) Canaglia! Vai a farti fottere!

Il 21, la navigazione diventa più facile e bella. L'Oceano assume un colore blu scuro, quasi nero ed i mucchi d'alghe vanno a passeggio sulla superficie come isole che una falce misteriosa avrebbe tagliato sui grandi fondali per lasciarle partire verso nuove rive. Il sole arrostisce il ponte del *Kyloé* che fila a 7 nodi standosene senza far niente sulle ondate lunghe e quietamente sinuose come i Monti di Arée in Bretagna. Stesso tempo il 22, con una brezza che ala da Nord ad Ovest senza superare forza 2, ma consentendo tuttavia al panfilo di realizzare una lunghezza del cavo di tonneggio di 130 miglia. Ma restano da coprire 1.600 miglia per trovare l'equatore, ciò che rappresenta, per questi navigatori da diporto a vela, più di due volte la corsa crociera del Fastnet. Approfittano della situazione pacifica per ripulire i piccoli fondi, per rifare lo stivaggio delle casse. Insediato sul ponte, il comandante che sa tutto sui velieri fantasma, ricuce vele strappate. Prende anche dei colpi di sole!

Il *Kyloé* si sistema in quel viaggio di sogno che sembra disporre dell'eternità per scoprirsi una finalità ragionevole. Non ci sono motivi perché questo grande slancio a navigare abbandoni un giorno l'equipaggio. Lo si ritroverà forse dopo la fine della guerra, dieci o venti anni più tardi, errante sui mari, con l'equipaggio fantasma dell'Olandese volante; il suo capitano in grande ansia per l'anima alla ricerca della salvezza e il suo passeggero wagneriano, sempre sul punto di giustiziare il ministro Smuts, e sempre frustrato nell'accompimento della sua missione. Christian Nissen sembra preparato per questa fuga fuori dal tempo e ha previsto tutto per mantenere un morale di ferro tra i membri della sua squadra, anche se devono navigare di secolo in secolo.

Il mercoledì 23, a mezzogiorno, fa dunque uscire il primo giornale dell'operazione «biancospino», cioè tira fuori dalla sua cabina un numero de *La Vie Parisienne* e l'offre all'equipaggio... Schoen! Mademoiselle Française... Fic, fic... Oh, la la!... Tutti i marinai del mondo conoscono le stesse nostalgie di terra. Gli occhi si accendono. Delle mani sporche accarezzano la carta. Le dita pizzicano le ragazze nude, dopo tre settimane di mare soltanto... Ma che succederà tra cinque mesi? Questo spazio di tempo sarà colmato giacché. passando per Parigi, il comandante non ha dimenticato di comperare un'intera scorta di riviste licenziose e, d'ora in avanti, ogni mercoledì a mezzogiorno preciso, uscirà un numero inedito del settimanale di bordo che l'equipaggio si contenderà per appagare la sua nostalgia degli amori perduti. Non si potrebbe pensare a tutto, afferma il

proverbio. Christian Nissen, lui, aveva non soltanto pensato a tutto, ma al di là di tutto, all'inutile, cioè all'indispensabile.

Lo stesso giorno, alle 17, la guardia di babordo grida:

–Ecco, siamo cornuti! Nave in vista, a un quarto proravia!

Tutti i binocoli sono tirati fuori dalle custodie e scorgono i due fumaioli di un battello a vapore che emerge progressivamente dall'orizzonte. E' il primo che si incontra dopo venti giorni. Indurito dagli incontri precedenti, Nissen non si turba troppo e ordina al timoniere:

–Vieni un quarto a tribordo!

E manda la bordata a tesare l'attrezzatura in funzione della nuova rotta. Egli preferisce perdere ventiquattro ore piuttosto che rischiare il confronto con una nave sconosciuta, forse neutrale, forse anche nemica. Egli ha notato il gesto dei marinai che preparano discretamente le pistole. Sa anche che ogni incontro con l'Inglese sarà mortale. Lasciando Robby libero dei suoi movimenti, egli provoca la perdita del battello; facendolo giustiziare in tempo, egli gioca la propria testa, giacché Hitler accetterà difficilmente che un sottotenente di vascello abbia deliberatamente soppresso un uomo da lui incaricato di portare la rivoluzione nazionalsocialista in Africa australe!

Lentamente, i fumaioli del battello affondano nell'Oceano poiché le rotte delle due navi divergono a partire dalla manovra ordinata da Nissen. Sul far della notte, la minaccia è completamente scomparsa. Paul Temme, l'ufficiale di rotta, calcola rapidamente la nuova rotta da tenere per uscire al più presto dalla «strada maestra» delle navi a vapore nella quale sono entrati.

L'indomani, il *Kyloé* si trova in pieno nell'aliseo di N.E. sotto un sole smagliante. Ma, per un piccolo veliero di 35 tonnellate, non è come a bordo dei «cap hornier» (1) di una volta che si sistemavano in quella corrente portante verso l'America del Sud e vi trovavano la calma dato il loro tonnellaggio. La brezza, freschissima, soffia talvolta a forza 6 per giorni e giorni, sollevando un mareggio lungo e alto che non concede al panfilo un minuto di riposo. Le miglia nautiche cadono con l'elica del solcometro a prezzo di una grande fatica per il battello ed il suo equipaggio, ma calano in ragione di 200 in ventiquattro ore! Rapidamente, la linea dell'equatore si avvicina. Le notti diventano sublimi, all'immagine che i poeti si fanno di Dio, aperte da milioni di stelle su quegli spazi infiniti che li spaventano. L'Orsa Maggiore, notte dopo notte, scende sull'orizzonte; mentre nuove

(1) Imbarcazioni a vela che doppiavano il Capo Horn (N.d.T.)

costellazioni, tra cui la Croce del Sud, rammentano all'artista di bordo, Age Nissen, il famoso sonetto di José Maria de Heredia che egli conosce bene:

O, chini davanti alle bianche caravelle,
Guardavano salire, in un cielo ignorato,
Dal fondo dell'Oceano delle stelle novelle.

E' diventata una tradizione a bordo del *Kyloé,* ogni volta che prende forma un bello spettacolo, di giorno o di notte, qualcuno si china sulla scala interna se Age Nissen si trova sulla sua cuccetta, e grida, senza riguardo per l'ora avanzata e per il riposo del marinaio:

–Age, vieni a vedere il chiaro di luna... Age, sali velocemente, c'è il raggio verde... Age, vale un disegno. Age, vieni a scattare una foto...

Ma, durante una di quelle notti che li avvicina alla linea dell'equatore, mentre compare sul ponte, rispondendo ad un invito che parla di chiaro di luna e di una pioggia di stelle, si prende il contenuto di una tinozza d'acqua sulla testa! Sono i membri della squadra chiamati a ricevere il battesimo al passaggio dell'equatore, Heinrich Garbers, Emile e Hajo Kutscha che si vendicano in anticipo delle sevizie che Nettuno eserciterà su di loro prima di consegnare loro i diplomi che, precisamente, Age Nissen prepara!

*

La mattina del 28 aprile, si scorge ancora una nave a vapore che sfila a controbordo, in lontananza, semimascherata da foschie che annunciano la fine dell'aliseo di N.E. e l'avvicinarsi della zona delle calme equatoriali. La visibilità appare così scarsa che il comandante mantiene la rotta. Il 29 e il 30 danno delle lunghezze del cavo di tonnellaggio di 190 e 250 miglia nautiche. Per l'ultima volta il vento di borea soffia a tutta forza e ronfa sulla trinchettina. Poi, il I° maggio, la brezza si dilegua progressivamente, vira ad Ovest, come previsto dal portolano. Le giornate di grande corsa veloce sono terminate e tutto a bordo ridiventa calmo. L'indomani, soffia una debole brezza da Est ed il sole dardeggia dall'alto di un cielo puro. Portando per tutto indumento un cappello di paglia, comandante, equipaggio e passeggeri si lasciano dorare. Ma, nel pomeriggio, un mare di nuvole nere si stabilisce e piomba sulle loro teste, la brezza ritorna al S.O.

ed il *Kyloé* si tuffa tra le cateratte di pioggia, prendendo forti sbandate sotto il peso delle raffiche. Mentre prosegue coraggiosamente la sua rotta con l'aiuto della trinchettina, del trinchetto e del fiocco, una colonia di nudisti occupa il ponte. Il bagno febbrilmente atteso da un mese finalmente si offre, sferzante e meravigliosamente tiepido. Ruggiti di gioia. Grida barbare. Sotto l'effetto del sapone energicamente maneggiato, i rigagnoli di sporcizia scorrono via verso gli ombrinali. Si lava la biancheria sporca in famiglia, con l'appoggio delle battute di rigore, le pronte repliche salaci attinte nello studio del giornale settimanale. Poi il groppo passa, lasciando dietro di sé cinquanta litri di acqua dolce che il comandante ha fatto raccogliere nelle incerate tese.

Il 2 maggio, con una giornata cocente e povera di brezza, il *Kyloé* non abbatte che 100 miglia nonostante il contributo del piccolo motore Gardner. Alle 16.30, un nuovo groppo immerge il battello nei marosi fino ai bagli; fiocco e trinchetto rapidamente ammainati, giacché è meglio ammainare troppo presto che troppo tardi! Tali sono i capricci della «zona delle calme equatoriali».

Passaggio della linea dell'equatore il 4 maggio. Nettuno compare e battezza con il cerimoniale consueto. Heinrich Garbers manda giù eroicamente una mistura di acqua salata, aceto, minestra Maggi, senape, cacao, pepe e porto. Emilio, il radiotelegrafista, assume il volto di un condannato a morte quando gli tagliano i peli del... ma resiste! Hajo Kutscha anche, ma porta adesso una magnifica Croce del Sud disegnata con la tosatrice sulla sua capigliatura. Nettuno, che lanciava i suoi proclami in dialetto amburghese, rassomigliava molto a Paul Temme, nonostante il volto nero, il suo primo assistente a Robby (come mai ha accettato di partecipare alla cerimonia?) e l'altro non poteva essere che Kuddel, per il fatto del suo veloce ripiegamento verso la cabina di prua dove si preparavano con cura i modesti piatti dovendo seguire la mascherata.

*

Dopo il passaggio dell'equatore, si apre un periodo deludente. Il *Kyloé* deve risalire di bolina nell'aliseo di S.E. e le distanze giornaliere percorse rimangono lievi. I groppi si succedono. L'umidità dell'aria strema

l'equipaggio che, nella serata del 6 maggio, quando l'ombra già pesa sull'Oceano, scorge ad un tratto un forte bagliore che divampa poi si spegne a Sud... Razzo lanciato da naufraghi?... Segnale emesso da una nave scorta di un convoglio?... Chi potrebbe rispondere a queste domande angosciose? L'apparecchio radioricevente ha avuto un guasto ed è tra le mani da Hajo Kutscha che vi sta lavorando. Impossibile chiarire la situazione captando le trasmissioni delle navi in mare. Nulla di nuovo appare all'orizzonte, ma il comandante cambia rotta, prevedendo come sempre il peggio.

Il 7 maggio riporta l'aliseo di S.-S.E., ma le brezze restano deboli. Groppi. Il morale, contemporaneamente alla salute dell'equipaggio, si abbassa. Nissen l'artista si scaglia contro il settimanale della missione «biancospino» il cui successo, tuttavia, si rivela sempre più forte, e pretende opporgli «la rivista del buon gusto» che redigerà se la salute glie lo consente. Si sostiene in effetti malato, ma questa malattia sparisce non appena che Christian Nissen, facente funzione di ufficiale sanitario, gli applica la terapia cognac.

I groppi si succedono, trascinando dietro a sé mari così difficili che il lavoro dello scafo finisce per compromettere la tenuta stagna di uno dei serbatoi di acqua dolce. Coprendosi di precauzioni multiple, l'equipaggio ne trasferisce il contenuto nei serbatoi intatti senza tuttavia riuscire a salvare la totalità del volume di quell'acqua più preziosa del sangue. Heinrich Garbers fissa con talento la tanca che cede mentre Hajo Kutscha ausculta l'apparecchio radio muto. Nulla va più. La rotta seguita in funzione dei venti dominanti non appare mai favorevole. Si direbbe che il *Kyloé*, giunto nelle acque americane, non possa più evaderne per andare a S.E. verso l'Africa australe. Nessun errore di navigazione è stato commesso, essendosi Paul Temme rigorosamente conformato alla tradizione dei velieri della corsa del tè o dell'oppio, i «lime juicers» che andavano a captare l'aliseo di N.E. in pieno Atlantico per raggiungere l'America, affidandosi poi all'aliseo di S.E. per doppiare il Capo di Buona Speranza. Non esiste affatto altra maniera di navigare.

Una mattina, Robby manovra il *Kyloé* e Christian Nissen, che getta passando un'occhiata sulla bussola, si accorge che il Boero ha cambiato mura e fa rotta tutto Est, senza che la direzione del vento si sia modificata.

–Che cosa vi prende? – tuona egli – E' Paul che ve ne ha dato l'ordine?

Il furore del Boero scoppia.

–Sono io, signor Voorloper! Io raggiungo l'Africa e non l'America! Ho capito dove volevate arrivare! State conducendo il battello verso La Plata per internarlo in paese neutrale e aspettarvi tranquillamente la fine della guerra fumando il vostro sigaro! Con me, non va! Io, vado a Pretoria per sterminare i traditori e fare la rivoluzione nazionalsocialista! Dunque, mantengo la rotta Est e questo battello farà rotta Est finché manterrò la barra!!!

Robby Leibbrandt non è marinaio, soprattutto marinaio della vela; la sua buona fede è evidente giacché non sa che un veliero non resta eternamente nelle andature portanti e che deve spesso tirare dei bordi. Non comprende perché le vele fileggino, perché il panfilo non avanzi più quando modifica di sua iniziativa la rotta data. Davanti a questa nuova difficoltà creata dal mostro sacro da cui dipende, Christian Nissen rinuncia a fornirgli spiegazioni e decide che non prenderà più la barra. Ma, per il momento, non glie la si potrebbe togliere dalle mani, giacché ha posato la pistola mitragliatrice nella chiesuola, vicino a sé.

*

Il 14 maggio, finalmente, dopo quarantacinque giorni di navigazione, alla sbandata su tribordo per la maggior parte del tempo, il *Kyloé* riconosce la prima terra, l'isoletta di Trinidad del gruppo Fernando di Noronha. Distante 45 miglia, la cima della montagna culmina a 600 metri di altitudine, in un'atmosfera inesorabilmente limpida, sotto il cielo azzurro dei tropici. Come i membri della sua squadra, Nissen sarebbe felice di ancorarsi ai piedi di quei pendii e di effettuarne la scalata, ma ogni terra, anche disabitata, resta vietata al veliero fantasma che prosegue la sua corsa. Il comandante si accontenta di rimestare per i suoi camerati, un cocktail Trinidad accolto con entusiasmo.

Il 15 maggio, vento fresco del Nord ed il *Kyloé* abbatte 191 miglia. Nel corso del pomeriggio, una balena azzurra riemerge a meno di dieci metri dallo yacht, sulla sua stessa rotta e l'accompagna per qualche miglio, come animata da una benevole curiosità per quel vascello più piccolo di lei. Poi riappaiono i giorni di calma e di brezze pazzerelle. Hajo Kutscha e Paul Temme sono riusciti a ridare vita al radioricevitore dopo giorni e giorni di

lavoro. La maggior parte delle emittenti tedesche sono disturbate dalle stazioni nemiche, ma l'equipaggio riesce a captare le trasmissioni in inglese e giapponese. Ciò è sufficiente per consentirgli di giudicare favorevole l'evoluzione della guerra che si svolge nello stesso tempo così lontano e così vicino a loro.

Il *Kyloé* non avanza quasi più adesso, 42 miglia al giorno di media, su un mareggio lungo e potente formato dall'estremo Sud dai colpi di vento del Capo Horn. In compenso, il bordo ritorna calmo, l'insopportabile tensione che stringeva l'equipaggio si allenta da quando Robby, ammalato, non lascia più la cuccetta. Heinrich Garbers ha contemplato il suo pollice che si gonfia in modo brutto, poi la mano, poi il braccio e la sua diagnosi è schioccata come una raffica nel trinchetto: setticemia! Il Boero non vuole sentir parlare di incisione. Come tutti gli uomini in buona salute, egli teme il dolore. Egli immerge dunque religiosamente la mano nel bagno caldo con acqua saponosa preparato a sua richiesta, ma la medicazione fa l'effetto di un cauterio su una gamba di legno. Il braccio si gonfia sempre, le ghiandole dilatate sotto l'ascella assumono un brutto aspetto. Alcuni marinai, se non tutti, fanno voti affinché il nemico passi dallo stadio di setticemia locale a quello di setticemia generalizzata. L'artista di bordo disegna una cerimonia fantastica – immersione di un corpo con gli onori militari – e lavora alla sua «rivista del buon gusto».

Ma, da quando il Boero non proferisce più le sue maledizioni contro l'equipaggio e il suo comandante che egli giudica traditori del nazionalsocialismo, una certa rilassatezza si stabilisce a bordo... A che pro navigare verso l'Africa australe dato che il mostro sacro per il quale essi lottano sta per morire?... Il 20 maggio, Hajo Kutscha e l'artista prendono il quarto di mattina. Il *Kyloé* saluta deboli onde lunghe che si rincorrono e lo cullano nel cuore di una immensità popolata di meravigliose nuvole che, perdendosi sotto l'orizzonte, comunicano un'impressione fisicamente vissuta sulla rotondità della terra. Giù, comandante, passeggeri e bordata di riposo dormono da molto tempo giacché si sono messi d'accordo perché le squadre fruiscano di un sonno ininterrotto. Age Nissen li sente russare, grazie alla calma dell'Oceano le cui ondate liscie come l'olio accrescono il silenzio delle vele accordate su una lievissima brezza. Eccolo che si addormenta anche lui, presto imitato da Kutscha. Se qualche equipaggio da presa inglese si presentasse a bordo adesso, forse esso soccomberebbe al terrore che scaturisce dai vecchi miti del mare e si reimbarcherebbe senza battere ciglio, abbandonando l'Olandese volante e il suo equipaggio di

fantasmi attendendo l'intervento redentore che sta per concedere loro la resurrezione e la vita? Ma, Christian Nissen, che non crede ai fantasmi, si desta bruscamente. Al suo subcosciente non piacciono la calma ed il silenzio dietro i quali maturano le catastrofi. Egli sale. Trova le sue sentinelle del mare addormentate, una sprofondata sul ponte, l'altra con la fronte posata sulla barra, le braccia ciondoloni. Le scuote. La sua voce di comando tuona.

–Poltroni! Marinai di battello lavatoio! Vi farò comparire in tribunale militare quando ritorneremo a Brest! Sarete fucilati! La guerra resta guerra!

Poi scende a prepararsi il tè. Un sorriso cancella le minaccie proferite. Egli ha compassione del suo equipaggio così stanco, e non arriva a prendere completament sul serio quel berretto da sottotenente della Kriegsmarine che egli porta solamente quando deve acquistare dell'ascendente su Robby.

Robby Leibbrandt ha finito coll'accettare un intervento. Era appena tempo per evitare la setticemia generalizzata. Heinrich Garbers aveva affilato e sterilizzato il bisturi. Kuddel gli portò un secchio vuoto. Il Boero tese il braccio. Zac! Zac! Zac! Ecco! Fatto! Un intaglio lungo cinque centimetri sbarrato da un'incisione più piccola. Adesso, il campione di pugilato giaceva per la contata... sette... otto... nove... K.O.! Kuddel reclamò un cognac per vuotare il secchio semipieno di pus e Garbers un whisky per il prezzo del suo intervento.

Due ore più tardi, Robby suonava la diana della collera ed il risveglio della vita infernale a bordo. Non esisteva più ormai la minima possibilità che una bordata di quarto si facesse sorprendere addormentata dal comandante!

Il 27 maggio, Age Nissen iscrive nel suo giornale di bordo clandestino:

«Il comportamento ricalcitrante di Robby peggiora di giorno in giorno. Egli proferisce senza sosta insulti ed attacca lite con tutti, comandante compreso. Egli schernisce Emile, il radiotelegrafista, per la sua mancanza di carattere e di volontà, si dà da fare per persuaderlo a rinunciare volontariamente a sbarcare in Africa con lui. Si vendica pesantemente della debolezza del comandante che non ha preso gli energici provvedimenti auspicabili fin dal primo rifiuto di obbedienza. Scientemente a torto, Robby pretende che aveva accettato Emile solamente per non ritardare il momento di salpare. Minaccia di farlo fuori

se viene sbarcato con lui e di far fuori tutti quelli di bordo che non avessero condotto il battello dove vuole lui. L'atmosfera sempre più critica non è sopportabile ch grazie alla solidarietà di tutti i membri dell'equipaggio. Tensione nervosa straordinaria.»

Emile era abbastanza assennato da subire le ingiurie senza rispondere, da rifiutare la discussione, tacere quando occorreva. Il Boero non deviava più il *Kyloé* quando era alla barra, avendo capito che se non metteva mai la rotta tutto Est, il battello faceva S.-S.E. in permanenza, risalendo nell'aliseo, descrivendo un'immensa curva che lo avvicinava al 30° di latitudine Sud, in direzione dei Twins che si trovavano ancora a più di 1.500 miglia da lui.

La calma si manteneva, nonostante quel lungo mareggio di S.O. e consentiva di cambiare le scotte ed altri cavi duramente provati dalla lunga navigazione. Garbers scalò l'albero di trenta metri, montò una fiamma nuova e cambiò la drizza dello spinnaker.

Il vento rinfrescò nella mattinata del 31 maggio. Nel pomeriggio, soffiava in tempesta. Un mareggio enorme, incoronato da frangenti scapigliati, dilagava sul ponte a intervalli regolari, ma il panfilo rimaneva asciutto, di sotto, con tutti gli oblò avvitati al massimo. Solo che l'atmosfera da sommergibile in immersione rendeva la vita difficile. A secco di velatura, trascinando un'alzaia di 200 metri sulla poppa, il *Kyloé* si scagliava, cantando con tutto il suo serrettame in differenti tonalità gioiose.

Il barografo era sceso con una velocità stupefacente, risalì non meno rapidamente e la tempesta accordò loro una tregua. Nella notte, alle 3.30, videro dei razzi verdi e bianchi innalzarsi diritto davanti, ma quella minaccia non si concretò che sotto forma di enigma in seguito non risolto. Alzarono un po' di velatura nelle opere morte, ma il piccolo genovese non resistè. Tenevano solo il trinchetto bomato terzarolandolo, e la trinchettina fissata con doppia scotta.

Le ondate acquistavano un'estensione ed altezze colossali. Christian Nissen e Heinrich Garbers che avevano attraversato il Nord Atlantico su piccoli velieri, non ne avevano mai osservate di simili. Il comandante stimava che le gole delle onde accusassero profondità da 15 a 18 metri. Una calma olimpica regnava nel fondo di quelle valli mobili, il vento cadeva radicalmente, il silenzio schiacciava tutto; poi il *Kyloé* attaccava il filo del pendio seguente, si issava lassù, accolto dal randellamento del vento, sormontato dai frangenti, totalmente sommerso poi si scrollava

valorosamente, si liberava e riprendeva la sua discesa come un aereo da bombardamento JU 87 in picchiata. Era la più terribile delle tempeste affrontate dopo aver salpato. Per qualche ora il panfilo si trovò in pericolo, ma il capitano non proferì parola.

Lo scatenarsi del Sud Atlantico durò poco tempo. Si ritrovarono bruscamente al sole, con tutta la sovrastruttura della nave asciutta e bianca di sale in qualche minuto.

Il 3 giugno, Age Nissen scrisse nel suo giornale:

«Tempo ristabilito. Sarebbe una bella navigazione se Robby non creasse di nuovo, con i suoi litigi, scompiglio e nervosismo. Alle 22.45, nave a babordo a 5 miglia. Allontanati a controbordo. Sparisce rapidamente fuori vista.»

Navigavano per E.-S.E. e la meta della crociera si avvicinava. Ma entravano anche nella zona pericolosa in cui convergevano le diverse linee di navigazione che collegavano l'Europa al Capo di Buona Speranza.

Il 6 giugno, dopo aver di nuovo subito un colpo di vento a forza 10, e ritrovato la calma sotto un cielo chiaro che lasciava cadere sull'Oceano un freddo rigido, si scontrarono con parecchie navi, ognuna contenente un dramma in potenza. Fumo in vista alle 4 di mattina. A mezzogiorno, un altro pennacchio annunciava una nave che faceva rotta Nord e il *Kyloé* tagliava la sua strada direttamente verso l'ignoto.

–Venire in bando su tribordo! – ordina Christian Nissen.

Il vento si placava e venne issato un fiocco. Benché meravigliosamente allenato, l'equipaggio commise una falsa manovra oppure interpretò l'ordine in maniera erronea. Invece di allontanarsi dalla rotta seguita dalla nave minacciosa, il *Kyloé* mantenne la rotta che li avvicinava l'uno all'altra. Per fortuna si trattava di un vapore neutrale, che batteva bandiera portoghese. La bianca nave sfilò a controbordo del veliero, a meno di un miglio, senza fare domande, con tutti i segnali muti e scomparve. Christian Nissen reputò che l'avevavno scampata bella!

Da più di una settimana, già, i grandi uccelli dell'emisfero Sud accompagnavano il veliero fantasma. Gli albatri si libravano nella sua scia come altrettanti panfili affrancati dalle servitù marittime. Le rondini di mare lo circondavano con il loro volo mentre, ogni tanto, disturbavano qualche balena azzurra, immobile alla superficie dell'Oceano. Esse si risvegliavano ed andavano a rintracciare i grandi branchi di cetacei che, qua e là, scorazzavano, sbuffavano, contraffacendo i getti d'acqua dei parchi. Era uno spettacolo meraviglioso e, adesso, apparivano i piccioni

del Capo per testimoniare la vicinanza del continente.
La radio dava notizie confortanti.
–I nostri paracadutisti hanno vinto la battaglia di Creta – annunciò Robby che stava in ascolto delle emittenti inglesi – Heil Hitler!
I Tedeschi brindarono alla vittoria di Creta, ma senza associarvi Hitler, come lui. Essi rappresentavano buoni patrioti tradizionali, non gli ostetrici di un mondo terribile nella sua realtà ritrovata, sconvolgendo le abitudini comode della degenerazione, reintegrando l'uomo nelle realtà naturali da cui dipendeva. Un grande «malamok» nero che, da giorni, accompagnava il battello, venne a posarsi a bordo, come per approvare Robby Leibbrandt il quale pretendeva che al di là della sua grande spiegazione con una umanità deviata, tagliata dalle sue origini, il Führer avrebbe risuscitato presto i tempi in cui gli uomini, le bestie e gli alberi si amavano.
Quando seguiva il *Kyloé*, gli si lanciava regolarmente della galletta di mare, ma quando gli vennero gettati dei pezzi di lardo, divenne completamente il piccolo amico degli uomini e venne a rasentare la filiera del *Kyloé*. Garbers aveva la pretesa di catturarlo ma era impossibile quando si posava in cima ad un albero. Vi riuscì infine con l'aiuto di un nodo scorsoio lanciato nel momento in cui rasentava la filiera. Lo si alò sul ponte. Gli si afferrò il becco con l'aiuto di una piccola cima allo scopo di poterlo misurare tranquillamente. Raggiungeva i 2 m e 10 di apertura alare da una punta di penna remigante all'altra. L'equipaggio si complimentò per il magnifico bruno scuro del suo piumaggio, per il becco chiaro, forte, sottolineato da due asperità cornee intorno alle narici profilate alla maniera delle superfici aerodinamiche di un aereo moderno. L'uccello non manifestava alcun timore, nessuna ostilità, ma soltanto una sorpresa infinita che si poteva leggere attraverso i suoi occhi neri. L'onore di essere «intervistato», fotografato, filmato da Age Nissen, gli sfuggiva. Fu rimesso presto in libertà ma, anziché allontanarsi dalla nave, si rimise a scortarla come prima, aspettando i pezzi di lardo che gli confermarono il ritorno ai tempi del paradiso.
Robby si manteneva al di fuori di quel tempo, preparandolo forse, immerso nei tormenti del grande passaggio che faceva appello alla violenza suprema per compiersi. Egli pretendeva adesso che Emile gli consegnasse la sua pistola, probabilmente per restare padrone della situazione se lo si fosse sbarcato con lui. Ma, da lungo tempo, Christian Nissen aveva deciso di tenerlo a bordo e riportarlo in Europa.

*

Adesso, Paul Temme l'ufficiale di rotta non dorme più. Il suo nervosismo si esprime con un consumo sfrenato di sigarette. Instancabilmente prende altezze solari quando il cielo si libera, rifà i calcoli da cui sta per dipendere il successo o il fallimento dell'operazione «biancospino». Il *Kyloé* si trova a 120 miglia da una costa che il portolano segnala come pericolosa, dati i frangenti che la difendono, esposta agli enormi mareggi provenienti dalle lontananze sudatlantiche. Una volta di più, il battello ha appena subito un colpo di vento di S.E. a forza 9 e 10; che succederà se si vede costretto a prendere la cappa in vista della costa? Se i calcoli di Temme sono esatti, lo sbarco si effettuerà nel periodo del plenilunio e si tratterà di ammainare quelle vele bianche che fanno scoprire il battello. Una conclusione felice riposa dunque sulla buona volontà del motore. Eccolo trattato come il figlio diletto di bordo. I filtri del gasolio sono, una volta di più, ripuliti, gli iniettori verificati, i cuscinetti dell'albero motore ingrassati. Sul ponte, l'uomo che ha il turno di notte si vede sostituito di ora in ora perché ciascuno di essi conservi un'acutezza visiva senza difetto. Ad ogni momento, una nave da ricognizione può adesso apparire: oppure un aereo in perlustrazione a meno che il *Kyloé* non si butti in mezzo ad un convoglio scortato.
Paul Temme ha perso ogni appetito e Christian Nissen patisce emicranie tenaci, come quei giovani capitani della marina di legno che temevano gli atterraggi dopo le lunghe traversate, finché non avessero rilevato una meda familiare. Infine e soprattutto, la quasi totalità dell'equipaggio prepara lo sbarco di Robby con entusiasmo... Canotto pneumatico verificato a tutte le cuciture. Armamentario di sabotaggio chiuso in un sacco stagno, cucito in un pezzo di tela di vela. Oggetti personali, armi, radio stanno in un altro sacco impermeabile. Il cuoco di bordo calcola le provviste che consentiranno al Boero di sopravvivere durante i primi giorni, prima che raggiunga il suo punto di caduta presso un partigiano dell'Africa australe libera. Robby ripete parecchie volte la manovra d'imbarco e constata con soddisfazione che i marinai hanno saldamente ammarrato con delle cime tutto il suo materiale in fondo al canotto, affinché nulla vada perso se si capovolge al passaggio dei frangenti annunciati.
Egli ha perduto la sua animosità e il brontolamento adesso che affronta

la fase decisiva della sua folle avventura. Quell'equipaggio che disprezzava per ragioni politiche lo ha però riportato fino alle coste del suo paese, anziché raggiungere un porto neutrale come glie ne aveva attribuito l'intenzione. Eccolo liberato da Emile, collaboratore ritenuto pericoloso. Di che si lamenterebbe? Egli appare disteso, perfino sorridente, andando e venendo sul ponte con l'agile disinvoltura del pugile sicuro di sé salendo sul quadrato. Christian Nissen comprende che tutto è sopradimensionato in quell'uomo. La vita impossibile che faceva loro da sessantotto giorni traduceva semplicemente un eccesso di potenza impossibile da consumare in uno spazio troppo esiguo. Gli occorreva ritrovare il Veld infinito ed i rischi affrontati dai suoi antenati durante il grande Trek (1) per ristabilire in sé la pace. E' già quasi fatto e il comandante scopre finalmente un passeggero quasi cortese, evocando questa sovrapposizione di una maschera sull'altra la lotta interiore dell'uomo e del dio che porta in sé. Non può impedirsi di pensare che se Robby Leibbrandt ha veramente preso Hitler per modello, come afferma, il successo è perfetto sul piano della volontà di potenza e della dualità. Come nel Führer, un occhio condanna mentre l'altro assolve, ai comandi imperativi succedono le parole benevoli, alle esplosioni di collera, la più squisita cortesia verso coloro ch'egli stima e ama; dopo la sentenza di morte firmata con mano ferma per trionfare sul male, la carezza tenera su una guancia di bambino. Felice tuttavia di vederlo sparire, Christian Nissen gli rende la stima.

Il 7 giugno 1941, il tempo appare più clemente di quanto non avesse sperato studiando il portolano carico di minaccie. Alle 20, la nebbia scende rapidamente. E' eccellente se il *Kyloé* si presenta davanti al punto della carta scelto, ma Paul Temme, tormentato dal dubbio, sa che non può assicurare l'atterraggio che a 100 miglia circa. Una volta di più, egli rifà i calcoli in collaborazione con Nissen e suda, malgrado il freddo che regna sull'Oceano, nel cuore dell'inverno australe.

Le vele, troppo vistose con quel chiaro di luna che sottolinea ogni forma mobile, sono ammainate, il motore messo in moto.

–Incominciamo a scandagliare? – domanda l'ufficiale di rotta.

La prima lettura della radiosonda indica 300 metri. Poi 200. Poi 150...

–Siamo vicino alla costa – mormora il comandante.

La visibilità cade a 20 metri e il *Kyloé* continua a correre a piena potenza. E' imprudente ma si tratta di sbarcare Robby abbastanza presto per ritrovarsi fuori dalla vista di terra prima del sorgere del giorno, se no l'operazione non potrebbe essere ripresa che la notte seguente.

–100 metri! – annuncia Paul Temme.

Verso le due di notte, il sondaggio accusa ancora delle profondità di 90 metri, ma bruscamente un odore di putredine dolciastra, un odore dimenticato da sessantotto giorni, rivela la vicinanza del continente. La foschia si alza alle 2.30. La costa appare debolmente illuminata dalla luna e Paul Temme lancia un gido... Là, nell'azimut indicato dal suo braccio, a un miglio dal *Kyloé,* due roccie si ergono come due fantasmi di pietra... I Twins!!! Con un rovescio di manica, si asciuga la fronte dove il sudore imperla. Egli ha vinto! Non sa ancora, o più esattamente, non ha ancora preso coscienza del posto che occupa adesso nella storia della navigazione da diporto! Riconoscere la propria meda con soltanto un mezzo miglio di errore dopo 8.111 miglia di rotta senza alcun segno di riferimento terrestre ad eccezione delle isole Fernando de Noronha, in piena guerra, senza l'aiuto di un ponte radio, chi fece meglio prima e dopo?

Ma il momento respinge gli impulsi di autosoddisfazione. Si mette in panna a qualche gomena della costa. L'equipaggio distingue perfettamente la barra luminosa dei frangenti, sente il loro rombo e i gridi delle bestie selvagge che gli arrivano da terra, contemporaneamente al latrato di alcune foche che stanno scorrazzando nelle vicinanze. La notte appare come incantata sotto la carezza della luna e, a parte l'equipaggio del *Kyloé,* vuota di presenza umana, come un mondo rivelato al primo stadio della sua evoluzione.

Tutto si svolge prestissimo adesso. Il canotto pneumatico è portato a braccia verso la poppa e calato in acqua. Vestito con un semplice slip da bagno, Robby compie un giro di bordo, stringe delle mani, disteso, sorridente, raggiante di pace. Si lascia cadere nella fragile imbarcazione. Gli viene gettata una vanga affinché possa sotterrare il canotto nella sabbia una volta a terra. Egli impugna i remi e si sporge. Lo si può localizzare per alcuni minuti, macchia sempre meno chiara, cullata dal lungo mareggio che viene dal Capo Horn. Poi il vapore che sale dal mare ed il movimento delle onde lo cancellano.

Gli uomini del *Kyloé* non attendevano altra testimonianza su quella scomparsa quando, bruscamente, giunse loro un grido selvaggio, una specie di ruggito che, a quelli che lo avevano già sentito, ricordava quello del leone. Robby partiva a caccia sulla pista del Primo ministro Smuts. A quel ruggito corrisposero sette schiocchi. Erano quelli delle lastre di pietra,

(1) Epopea dei Boeri in Africa australe dal 1834 al 1848.

grosse quanto i Twins, che Robby Leibbrandt aveva posto sul cuore dei marinai nel momento in cui erano salpati.

*

Il motore girava di nuovo verso le tre di mattina. Bisognava affrettarsi, sottrarsi alla vista di quella costa prima dell'apparizione del giorno. Filando verso ovest, il *Kyloé* di nuovo si rifugiò nella foschia. La gioia regnava a bordo ed il battello sembrava più leggero, più maneggevole dopo la scomparsa di Robby, ma la tensione della notte pesava ancora sugli uomini che ebbero bisogno di una bottiglia di whisky per resistervi!

La sera del 9 giugno, alzarono la velatura per lasciar riposare il motore. Ma il loro desiderio di trovarsi il più rapidamente possibile, il più lontano possibile dal punto di sbarco non si realizzò. Il 10 giugno, il *Kyloé* filava bene ancora a 6–7 nodi ma un colpo di vento da N.O., non previsto nel programma, soffiò così forte che la mattina si ritrovarono alla cappa davanti alla costa nemica! Che cosa sarebbe avvenuto se, scoperto qualche ora soltanto dopo il suo atterraggio, come i due agenti sbarcati dal *Soizic* in Irlanda, Robby si fosse messo a parlare? I marinai lo ritenevano capace di tutto, nella buona e nella cattiva sorte, e Christian Nissen pensava proprio che il minimo errore di linguaggio sconveniente durante un interrogatorio serrato avrebbe portato sulla verticale del battello gli aerei sudafricani ed i cacciatorpediniere sulla sua rotta. Aveva voglia di strapparsi i capelli!

L'11 giugno, alle 7.30, essendo girato e lentamente placato il vento, il battello faceva a stento rotta in un mare aspro. I groppi di pioggia si abbattevano sul ponte uno dopo l'altro. Un vero tempo da «zona delle calme equatoriali»! Una sola consolazione: divenuto membro dell'equipaggio a pieni diritti, Emile rivelava i suoi talenti di cuoco di bordo preparando dei piatti che Kuddel non aveva mai concepito.

Il 12 giugno porta finalmente dei venti favorevoli che passano progressivamente da forza 2 a forza 4 della scala Beaufort. Il *Kyloé* incomincia a filare da 7 ad 8 nodi. Ma, alle 15.20, vapore in vista, giacché sono di nuovo entrati nella zona di navigazione regolare Africa australe - Europa. Però, il panfilo corre così svelto che si trova presto fuori visuale.

Il venerdì 13 giugno, la brezza rinfresca dal S.E. e la corsa del *Kyloé*

migliora ancora. Hanno ritrovato l'aliseo di S.E.? Christian Nissen lo pensa ma si rifiuta all'ottimismo dicendo a Temme:

–Oggi, un venerdì 13, non può andare bene!

–Al contrario, è giorno di fortuna!

Ne discutono, rievocano dei precedenti, senza arrivare a concludere a favore della fortuna o della cattiva sorte mentre, arbitro del destino, una grande nave avanza verso di loro sotto l'orizzonte.

Karl Halman dà l'allarme alle 16. Venendo da Ovest, il vapore si avvicina a controbordo del panfilo con l'intenzione manifesta di effettuare una ricognizione. E' un Inglese! Christian Nissen fa ammainare velocemente lo «spi», poi le altre vele, non lasciando in posizione che il trinchetto bomato con la speranza di sfuggire così alla vista del nemico. Speranza delusa giacché il bastimento si avvicina sempre. Allora, il comandante fa eseguire gli ordini di sicurezza per la prima volta, felicitandosi di aver mollato Robby Leibbrandt abbastanza presto per evitare la catastrofe. A dire il vero, rimane poca cosa di tutto il materiale sospetto imbarcato: l'apparecchio radiotrasmittente di Emile, alcune carte. Il cassone della radio viene gettato in mare, operazione eseguita al riparo del *deck-house* per sfuggire agli osservatori inglesi.

–Perdio! – constata Heinrich Garbers – Ma questa porcheria di cassa galleggia.

–Sì, e Berlino ci aveva assicurato che era stata zavorrata per colare a picco. Che banda di carogne! – conclude il comandante.

Constatare questo difetto o, forse, questo sabotaggio, lo traumatizza a tal punto che si lascia cadere nella sua cabina e dà un forte abbraccio alla bottiglia di scotch, come a bordo del *Soizic*, un anno prima, quando si era scontrato per la prima volta con le curiosità dell'Inglese. Quando risale sul ponte, l'alta murata della nave nemica gli pare così vicina che ritiene le squadre di presa capaci di calarsi direttamente sul ponte del panfilo con delle scale di corda! Fortunatamente non è così; è un'illusione ottica frequente in mare dove le proporzioni si articolano male le une con le altre. Egli distingue però troppo bene, ahimè!, i canotti sospesi alle gru, l'armamento di uno di essi che viene equipaggiato, i cannoni puntati sul *Kyloé* e serviti. Ogni speranza di sfuggire alla cattura apparve vana. Heinrich Garbers si sta togliendo le polacchine di gomma... Che abbia l'intenzione di gettarsi in mare per raggiungere la costa a nuoto? Tutte le lastre di pietra infrante dalla partenza di Robby pesano di nuovo sul cuore

dei marinai. Il vapore ha appena mandato un segnale:

–Qual è il nome della vostra nave?

Risposta prevista e data:

– *White Star.*

E Christian Nissen fa alzare la bandiera americana. Ma Karl Halman che opera deve essere talmente traumatizzato che la bandiera sale alla rovescia! Garbers gli grida:

–Specie di bastardo, non vedi che ha la testa in basso, no?

La bandiera è ammainata, alzata di nuovo ma questa volta correttamente. Il comandante si chiede se, lassù, sulla plancia del gigante, si sia notata la topica e, se sì, in quale senso sia stata interpretata!

C'è folla su quella nave, tutta una umanità dalla pelle scura di Negri, Indù, Indonesiani, Mauriziani, Cingalesi che, piegati sui listoni, contemplano con una curiosità divertita il piccolo panfilo danzante come una manciata di goemoni sul dorso delle onde. Un nuovo segnale sale sull'Inglese.

–Tutto bene a bordo?

Quale sollecitudine per questi *yachtmen* americani che gli ufficiali del vapore devono invidiare che possano incrociare per divertimento sugli oceani, mentre loro restano a scortare coloro che considerano come bestiame, in nome di un razzismo che viene da lontano! Christian Nissen si ricorda il nome africano che Robby avrebbe loro dato se si fosse trovato ancora, a Dio non piaccia, a bordo del *Kyloé*... Voorlopers! Sono dei conduttori di buoi!!! Poi risponde con le bandierine:

–Thank you, we are O.K.!

Che menzogna! Essi sono molto più K.O. (ancora il ricordo del campione di pugilato) che O.K. Ma, da lontano, nessuno può capire l'angoscia che si nasconde dietro i loro volti grigi.

L'equipaggio del *Kyloé* si trova al completo, raggruppato a poppa, quando, per esprimere l'ammirazione che prova per quegli stupefacenti sportivi americani, l'Inglese manda il saluto: «Three cheers for Roosevelt.» Sempre sconvolti dall'idea dominante che li attavaglia sapendo che se Robby Leibbrandt non si trovasse in Africa australe, non esisterebbero più, da dieci minuti, né *Kyloé*, né equipaggio, si dimenticano di rispondere con la cortesia che s'impone «God save the King»! L'Inglese non sembra formalizzarsi, dato che rimette le macchine in moto, acquista distanza, saluta con la bandiera il piccolo panfilo che, questa volta, rende la cortesia. La distanza

aumenta rapidamente, facendo il nemico rotta per il Sud senza sospettare che ha appena defraudato 2000 passeggeri di una sensazionale attrazione: la cattura di uno yacht tedesco in pieno Sud Atlantico. Ma poteva venirgli in mente la folle idea che un panfilo della Kriegsmarine, di 35 tonnellate, navigasse a vela a quelle latitudini australi? Era naturalmente del tutto impossibile.

Quelli del *Kyloé* impiegheranno parecchio tempo per dominare il freddo che hanno risentito nel midollo delle ossa... Whisky, cognac, benedettino e gin li aiutano del loro meglio. Una gioia un poco isterica regna a bordo... Risate nervose... Discorsi spezzati ritornando sugli incidenti dell'incontro... Quel dannato Halman che alzava la bandiera degli Stati Uniti alla rovescia... Quel mattacchione di Hajo Kutscha che tentava di filmare la nave a vapore nascondendosi dietro il *deck-house*... E quel cassone della radio che si ostinava a galleggiare, traditore...

*

Si domandavano adesso se non avessero mai ritrovato la solitudine che aveva protetto la loro discesa dall'Europa verso l'Africa australe. La giornata del 14 giugno si era annunciata bene, portando brezza favorevole e buona rotta ma, durante il suo quarto di notte, Garbers scorse ad un tratto, sottovento, una massa nera, enorme, e che si avvicinava rapidamente sotto l'illuminazione della luna che brillava in un cielo libero. Era una grossissima nave che navigava a luci spente. Per quanto potesse giudicare, di notte, Garbers pensava che stazzasse circa 8000 tonnellate. Mentre si trovava a un miglio al traverso del panfilo, si avventò bruscamente a tribordo e si mise a descrivere degli zigzag verso nord, rifugiandosi dietro uno schermo di fumo. Dio sia lodato, pensò il timoniere, non sono i velieri che lo preoccupano ma i nostri sommergibili.

Il 16, nella mattinata, pennacchio di fumo all'orizzonte. Christian Nissen vira di poppa, prende le distanze puntando su O.–S.O. Egli mantiene questa rotta per tutta la giornata del 17, preferendo evadere dall'aliseo piuttosto che navigare su quella rotta marittima decisamente troppo frequentata.

Il prezzo della pace ritrovata si presenta sotto forma di bonaccia e, mentre le vele fileggiano, bisogna rimettere in moto il motore. Tempo favorevole per lavorare sul ponte come sotto. Tutto ciò che si rivela inutile da qui all'atterraggio viene buttato fuori bordo, compreso uno dei serbatoi per l'acqua dolce vuoto. Karl Halman, l'attrezzatore, lavora sodo per sostituire le scotte malandate e perfino una sartia che si è strappata mentre la velatura si trovava per fortuna sottoposta a lieve carico, infortunio che, con brezza forte, avrebbe potuto costare un albero annullando così la loro possibilità di raggiungere liberamente l'Europa!

Il 18, il 19, il 20 giugno, il *Kyloé* lotta contro il vento contrario, con un mare che comunica la sua animosità a tutto l'equipaggio. Un colpo di rollio rovescia la zuppa sul primo esemplare della «rivista di buon gusto» appena terminata da Age Nissen. Il 22 giugno, finalmente, il veliero fantasma ritrova l'aliseo alla latitudine di Trinidad, ma non canta su un modo gentile. E' la luna nuova e il mare grosso del Sud previsto dal portolano si è formato. Le vele non vogliono restare sulla loro mura. Bisogna ripristinare il trinchetto bomato ed il piccolo genovese. La rotta non è veloce ma, le vele malandate non si logorano più. Improvvisamente Hajo Kutscha emerge dalla scala interna e annuncia la temibile notizia che ha appena captato al ricevitore della radio.

–Dall'alba, siamo in guerra con la Russia!

Nessuno dei marinai accoglie la notizia con entusiasmo. Niente Heil Hitler! Niente Sieg Heil! Dei volti seri, chiusi, preoccupati rivolgono la loro considerazione ad un avvenire dall'ingresso incerto, perfino temibile. Ma dimenticano molto presto la nuova situazione. La guerra in Russia, è affare della Wehrmacht! Risalire l'Atlantico con la vela fino a Brest, affare loro, che crea sufficienti problemi perché tutta l'energia che resta loro gli sia consacrata. Una crociera di quella portata non sarebbe condotta a termine se il marinaio non dimenticasse. La Wehrmacht si addentra in un paese sconosciuto, ma gli sconosciuti dell'Oceano fanno loro la posta e bastano.

Il 24 giugno, l'equipaggio sta armando due grandi genovesi sullo straglio di prora, secondo una vecchia ricezione, quando la vedetta annuncia:

–Nave a due miglia, a un quarto di tribordo prora.

Tutti i binocoli convergono verso quell'apparizione insolita, giacché essi navigano adesso in una zona abbandonata dopo la scomparsa della marina a vela. Il battello a vapore sconosciuto non inalbera nessuna bandiera e dondola laboriosamente una vecchia gola di camino, stretta ed alta. Il ponte è carico di casse e di un disordine di cose confuse.

–E' una ciabatta! – annuncia il comandante.

–Una tinozza marcia! – conferma Temme.

Un esame più attento consente di localizzare a poppa una minuscola bandiera rossa.

– E' un Russo! – arrischia Age Nissen.

–Allora? Dal momento che la guerra è dichiarata, lo prendiamo all'abbordaggio? – propone Garbers.

Tutti ridono perché hanno gettato in mare, contemporaneamente alla radiotrasmittente di Emile, le pistole, il fucile da caccia e l'unica bomba a mano imbarcati a Brest in più dell'armamento di Robby. La strana nave passa lentamente sul tribordo a circa un miglio. Sembra abbandonata dal suo equipaggio e governarsi da sola.

–E' l'Olandese volante! – mormora Kuddel.

L'evocazione del vecchio mito non provoca alcun riso tra l'equipaggio e rafforza piuttosto la tensione nervosa che, di minuto in minuto, si alza. Lo sconosciuto si allontana poi, bruscamente, viene in bando su tribordo come se desiderasse studiare il panfilo da un punto di vista differente, e manda un segnale.

–Vi auguro buon viaggio!

Uno stupore profondo paralizza i marinai del *Kyloé* che si chiedono come devono interpretare il saluto di quella misteriosa e vecchia nave da carico avventuratasi lontano dalle rotte marittime frequentate dalle barche della sua specie. Ad un tratto, Christian Nissen scoppia a ridere ed esclama:

–Voglio proprio mangiare una scopa se questa tartana non è un incrociatore ausiliario di casa nostra!

Ma, panfilo fantasma ed incrociatore ausiliario che navigano in segreto devono ostentare la loro cattiva coscienza e non smentirla con avvicinamenti più spinti. Si allontanano uno dall'altro, senza nulla aggiungere all'augurio di buon viaggio ricevuto e che il *Kyloé* non ripercuote, poi scompaiono l'uno con l'altro sotto un orizzonte opposto.

Il 25 giugno, il *Kyloé* ha percorso 10.000 miglia marine dopo essere salpato da Brest. Fin dall'alba, Kuddel ed Emile si danno da fare proravia vicino ai fornelli, su un battello agitato che fa giochi di destrezza con le loro casseruole. Riescono tuttavia a servire trionfalmente una colazione di gala. Me-

nu: minestra *Kyloé* (conserve), antipasti vari (sardine in conserva), manzo (in scatola) alla salsa maionese (in tubetto), dolce crema testa di moro (tubetto) e frutta (conserve). Ma il «médoc» imbottigliato al castello riscatta il triste sapore di quegli alimenti morti. Si beve molto. Si canta. Si brinda, non tanto alla gloria della Germania, ma a quella del *Kyloé*, il panfilo intrepido che, alleggerito, corre adesso più svelto negli alisei, sembra ricordarsi che ebbe per destino, alle sue origini, l'obbligo di vincere le grandi corse crociere del tempo di pace. Ognuno fa un brindisi alla salute del *Kyloé*, delle sue vele, della sua attrezzatura, del suo avvenire perché si stabilisca nella buona fortuna di mare.

–Ed io, bevo alla salute di Robby! – aggiunge un umorista levando il bicchiere.

–Anch'io – conferma Hajo Kutscha levando il suo – ma a condizione che ritrovi questa salute all'inferno e non al nostro bordo!

Christian Nissen l'approva col capo e, con lo sguardo posato sull'orizzonte del Sud, mormora:

–Mi chiedo proprio che ne è stato di lui?

*

Robby aveva cercato di superare la barra che difende la spiaggia presentandosi per quanto possibile di fronte ai rulli. Solo agli indigeni riesce questa manovra grazie alle loro piroghe esili e non affatto semplici canotti pneumatici. Gettato in acqua, il Boero non aveva dovuto la sua alvezza che alla sua forza fisica, il nuotatore valendo il pugile. Se il Kyloé non avesse già ripreso il largo, il suo equipaggio avrebbe sentito ripetere, nella notte, la filza di ingiurie in afrikaan che conosceva bene...

–Kak... Donderwetter (1)...

Si ritrovava in effetti sulla spiaggia, con le mani vuote, vestito con uno slip da bagno e scarpe da basket. La perdita del suo armamento, del materiale di sabotaggio e delle provviste avrebbe scoraggiato qualsiasi uomo normale che si sarebbe allora disteso sulla sabbia ad aspettarvi la morte! Ma il lupo africano non si era lasciato soltanto crescere dei piccoli baffi per assomigliare a Hitler, come pretenderà più tardi la stampa inglese, ma gli aveva anche preso in prestito la volontà del demiurgo.

(1) Merda! Tempo di fulmini!

Si mise in marcia verso l'interno del Namaqualand, in direzione est. L'esiguità del *Kyloé* gli aveva appena dato un carattere intollerabile, l'immensità del Veld, adesso, la sua solitudine ed i suoi pericoli si adattavano alla sua natura profonda e gli restituivano la gioia di vivere, cioè il combattimento.

Camminò tutta la notte, dormì tutto il giorno sotto un tavolato roccioso, ripartì al crepuscolo, e così di seguito per tre giorni senza mangiare né bere. Le scarpe da basket lo avevano abbandonato quando raggiunse una piccola fattoria di pionieri. Si disse superstite di un naufragio, ripartì due giorni dopo, vestito, riconfortato e scomparve.

Un mese più tardi, i rapporti di polizia si accumulavano sulla scrivania del ministro per l'Interno, a Pretoria, l'onorevole Harry Lawrence. In tutto il Nord Ovest del paese, delle linee elettriche erano state tagliate, dei ponti saltavano, degli spari assillavano i posti di guardia isolati. Nessuna autorità arrivava a mettere le pani sugli autori di quelle imprese nocive allo sforzo di guerra. In alcune settimane, in effetti, Leibbrandt aveva radunato una cinquantina di giovani membri del Movimento nazionalista Ossewabrandwag per convertirli in SS e lanciarli all'azione. Svaligiando armaioli, alleggerendo le riserve di esplosivi delle cave, approvvigionandosi di cartucce nei depositi di guerra, Robby aveva non solo posto riparo alla perdita subita allo sbarco, ma ancora moltiplicato per cento i mezzi di distribuzione forniti dall'Abwehr alla partenza dalla Francia.

Egli mirava però molto più in alto. La sua campagna di sabotaggio tendeva a creare un clima d'insicurezza abbastanza potente da far cadere i nazionalisti sudafricani in un'azione generale contro l'Inghilterra, azione sempre ventilata ma che, per concretarsi, aveva bisogno di un detonatore. Egli costituiva quel detonatore capace di dar fuoco alle polveri dei vecchi odi mantenute ben asciutte dopo la guerra condotta contro i Boeri da Albione.

Le truppe di Robby si facevano di giorno in giorno più numerose, più decise. In autunno, un migliaio di giovani membri dell'Ossewabrandwag costituiva una piccola Waffen SS capace di consentire i più alti sacrifici per far uscire l'Unione Sudafricana dal campo delle democrazie. Il generale Smuts si sentiva a disagio, conoscendo bene l'odio che nutriva per lui la popolazione di origine olandese. I suoi padroni inglesi si ricordavano bene quanto i Cafri della terribile combattività dei Boeri, nati dal vecchio fondo

germanico meglio preservato dalle mescolanze dagli incroci razziali alienanti, e come elettrizzato dai rigori della religione riformata. Anche Robby lo sapeva.

Sfortunatamente per lui, il suo coraggio, la sua fedeltà al nazionalsocialismo dovevano tenere conto di un alto idealismo che implicava fatalmente una parte di ingenuità Egli sapeva molte cose ma conosceva male l'Intellighenzia israelita che dominava il paese, la sottigliezza delle sue truppe suppletive manipolate dall'Intelligence Service. Egli aveva una fiducia assoluta nel suo popolo, come Hitler nel popolo tedesco, e uno e l'altro stavano per pagare caro quell'errore di giudizio sulla persona umana!

La fuga iniziale partì, come è giusto, dal movimento Ossewabrandwag che Robby stava per far cadere nell'hitlerismo. L'avvocato Pat Jerling, che rappresentava tutt'altro che un «generale» di quella organizzazione, dovette esitare a lungo tra la rivoluzione e la sottomissione, si decise per questa e, nel più gran segreto, si presentò nell'ottobre 1941 dal ministro per l'Interno, onorevole Harry Lawrence che lo ricevette con qualche reticenza per ammettere, alla fine, che tutta quella agitazione poteva ben dipendere da un solo uomo, quell'ex Springbok e campione di pugilato Leibbrandt, partito in Germania per i Giochi Olimpici del 1936 e ritornato a bordo di un sommergibile nemico! Nessuno saprà fino alla fine delle sue imprese, e gli Inglesi rifiuteranno di ammetterlo dopo la fine della guerra, che il famoso sommergibile era un panfilo.

Cominciando da quella denuncia, tutto sta per concatenarsi prestissimo, e deve essere così giacché le truppe di Robby si agitano, sempre più minacciose. Egli pensa di disporre di 10.000 uomini d'assalto nel marzo 1942. E' più di quanto occorrerebbe per spazzare via il potere del Primo ministro Smuts.

Tutte le polizie ufficiali e segrete dell'Unione Sudafricana sono messe in stato d'allarme. Braccare il lupo nella sua tana evitando di affrontarlo appare difficile. Egli sta in guardia. Quando i poliziotti intervengono nella regione boera, egli si trova nella vecchia colonia del Capo. Una buona occasione per impossessarsi di lui a De Kroon, vicino a Pretoria, è perduta, ciò che dispiace molto al generale Smuts, preoccupato quando Robby si avvicina alla capitale. Quando i poliziotti si presentano al raduno, Leibbrandt, in effetti, è scomparso.

Un nuovo tradimento sarà necessario per annientarlo. La figura di Robby Leibbrandt è già modellata per la storia dell'Unione Sudafricana. Come

l'eroe antico, non può essere vinto secondo le regole dell'onore. Ci vuole la mano di uomini foschi. Il consigliere del Primo ministro, Louis Esselen ha un colloquio con un certo Jan Taillard, ufficiale di polizia a riposo divenuto colono nel Transvaal, e lo incarica di segnalare la presenza di Robby in uno dei suoi rifugi. Essendo del paese, conoscendo quasi tutti i coloni, egli ha le migliori probabilità di avere esito positivo.

All'inizio del mese di dicembre 1941, il gioco è fatto. Taillard prende contatto con Robby che è ospitato dalla signora Edelhard. Egli si finge partigiano, conquista la sua fiducia e riprende contatto con i servizi di sicurezza di Pretoria il 19 dicembre... E' riuscito a diventare autista del capo SS sudafricano che utilizza la macchina della sua protettrice. Il giorno di Natale, Robby deve passare per Johannesburg e andare poi a Pretoria per la strada maestra. Parte in compagnia dell'autista–spia e di due donne. La polizia informata ha teso le sue trappole che si aprono a Jukskei River Bridge e si chiudono a Wierda Bridge. Un incidente simulato blocca il passaggio. I poliziotti si gettano sull'autista, lo strappano al suo sedile, immobilizzano Leibbrandt che, totalmente sorpreso, non ha avuto il tempo di estrarre le due pistole che portava su di sé. Egli li subissa d'ingiurie come se si trovasse ancora a bordo del *Kyloé*.

*

Il *Kyloé* aveva incontrato i veri alisei il 26 giugno. Cielo azzurro, nuvole panciute, uomini nudi sul ponte. Niente più colpi di vento. Niente più groppi ma mare agitato. Balene. Pesci volanti. L'ultimo albatro venne ad augurare buona rotta al panfilo che aveva già percorso metà del globo. Notti sublimi. L'Orsa Maggiore risaliva nel cielo nordico...

L'equatore è superato il 5 luglio con un vento da forza 5 a forza 6. Giornate opprimenti. I navigatori devono innaffiarsi vicendevolmente a grandi secchiate di acqua di mare. Ma quegli uomini instancabili trovano il tempo di procedere alla toletta del *Kyloé*. Lo liberano di ogni oggetto inutile. I serbatoi d'acqua dolce vuoti vengono gettati in mare uno dopo l'altro. Man mano che si procede all'alleggerimento, finalmente liberato dalle casse che l'occultavano, si scopre un w.c. nella cabina del capitano che ne aveva dimenticato l'esistenza!

Una notte, una grande nave a vapore illuminata brillantemente, dunque neutrale, incrocia la rotta del panfilo. L'equipaggio resta sul chi vive. L'uomo di quarto, talvolta, scambia per un battello una stella scintillante all'orizzonte. Giove è ricomparso ad est e Venere ad ovest.

Una mattina Kuddel abbandona l'ascolto radio e va a svegliare il capitano.

–Gli Americani hanno occupato l'Islanda!

Christian Nissen aggrotta le sopracciglia e pensa: dunque, stanno per entrare in guerra, per mettere le mani sulle Azzorre, forse anche sulle Canarie e ciò cambia tutto! Eccolo molto preoccupato, riprendendo in esame il piano stabilito per terminare la crociera. Ma, non prende mai decisioni importanti senza consultare l'equipaggio, contrariamente alle leggi della Kriegsmarine. I suoi marinai sono prima di tutto dei camerati che formano un equipaggio di navigatori da diporto. Egli li raduna nella serata, sul ponte e dice loro:

–Le acque spagnole e portoghesi stanno per essere adesso sorvegliate dagli Americani. Un panfilo come il nostro costituisce un pessimo camuffamento. Ah, se avessimo sotto i piedi un battello da pesca, ciò cambierebbe tutto! Tentare di doppiare il Capo Finisterre nelle condizioni attuali, è correre un grosso rischio. Io penso che sarebbe preferibile non salire a nord del tropico e lasciare il battello in un porto neutrale. Al Rio de Oro per esempio.

–Villa Cisneros è una metropoli di 500 abitanti – fa notare Paul Temme – Come ripartire da quel buco?

–Berlino ci manderà un aereo!

Interniamo il battello a Las Palmas – propone Hajo Kutscha – Le Canarie offrono maggiori risorse!

–E se cadiamo sugli Americani?

–Poco probabile – afferma Heinrich Garbers – ma Las Palmas deve brulicare di spie di tutti i colori. Saremo scoperti ventiquattro ore dopo lo sbarco!

La questione rimane dunque aperta e, nella sua maggioranza, l'equipaggio prova ripugnanza nell'interrompere prematuramente la straordinaria crociera. Il *Kyloé* va così bene adesso, alleggerito dell'acqua e dei viveri imbarcati, con un'attrezzatura che, malgrado la sua stanchezza, rimane in buon stato grazie alle cure costanti che gli prodiga l'equipaggio.

Il 13 luglio, la brezza è rinfrescata ed il *Kyloé* corre sotto la vela di cappa

ed il fiocco. La schiuma vola da un capo all'altro sul panfilo alla sbandata. Il caldo dell'equatore dimenticato, l'equipaggio appare disteso, di umore gioioso, e gli scherzi fanno il loro corso; dal secchio d'acqua in equilibrio su una porta di cabina fino all'alzaia nascosta nella cuccetta di Age Nissen. Le ore di quarto filano più presto grazie ai giochi di indovinelli... Quale è la capitale della Bolivia?... L'intero è un oggetto che serviva ai legionari romani... Si parla delle grandi crociere del tempo di pace ed ognuno deplora lo stato di guerra. Ah, come sarebbe bello navigare sul *Kyloé,* ma nel Baltico, con mogli e bambini a bordo!...

Ma il capitano rimane inquieto, reticente, in attesa di prendere una decisione divenuta urgente adesso che si avvicinano al tropico. Alla fine, dopo aver pesato il pro ed il contro, si risolve per l'abbandono del *Kyloé* a Villa Cisneros. Non si capisce il perché di quella soluzione di facilità. Christian Nissen che, nel corso di tre crociere, ha dato prova di un'audacia folle e perfino di una certa fantasia nell'audacia, dà bruscamente prova di pusillanimità. Giacché, due anni più tardi, Heinrich Garbers, che assumerà la direzione dei velieri fantasmi, riuscirà due volte a riguadagnare le coste francesi in condzioni molto più pericolose che nel 1941. Nissen è stanco? Commette un errore di valutazione della situazione? Non si sa. Non si doveva saperlo mai.

Qualunque cosa sia, la decisione è presa e Paul Temme traccia la nuova rotta mentre Garbers intraprende la cucitura della bandiera con i colori spagnoli e il comandante studia il portolano. La costa del Rio de Oro è data per chiara in tutta la sua distesa, sottomessa a un aliseo di N.E. permanente proveniente direttamente dal Sahara e che può soffiare fino a forza 7. Giorni calmi con la luna nuova e col plenilunio. Mai pioggia. Nessuna vegetazione. Villa Cisneros, base militare spagnola, si trova in fondo ad una baia profonda che termina in salina. Acque molto pescose frequentate da pescatori spagnoli e canariani. Tutto ciò non ha nulla di ributtante e costituisce un punto d'atterraggio conveniente. Il gioco è fatto!

Le giornate del 14 e del 18 luglio sono sottomesse a variazioni di tempo insolite. Dei groppi si annunciano con grossi ingorghi di nubi scure... Ecco che viene! – grida l'uomo di quarto. Si ammaina allora il fiocco, si fissa la tenda contro la pioggia, si tirano fuori le vecchie incerate dai cassoni ma le nubi si disperdono come per incanto prima di scoppiare. E' un bluff meteorologico! La bordata impreca, ripristina le velatura. Un'altra volta, è la

pioggia che si abbatte, ma senza vento. Oppure soffia il vento, senza pioggia.

Le serate diventano commoventi. Il sole sprofonda sull'orizzonte come un brulotto giallastro, spento prestissimo dalle acque dell'Oceano. Poi il crepuscolo si fonde nel blu tenue della porcellana di Copenaghen. Nella notte fonda, l'ondata della ruota di prua rimane scintillante e si ripercuote in riflessi pallidi nello specchio della velatura.

Il 19 luglio, una leggera brezza di Nord – Nordest si alza e, all'alba, Paul Temme e Garbers fissano la vela di maestra ed il gran genovese. Il *Kyloé* si mette a fendere le onde più in fretta di quanto non abbia fatto dall'inizio della crociera. Passa da 5 nodi a 6 e infine ad 8. Sostiene questa andatura durante tutto il giorno, salutando appena, non rullando minimamente, e l'equipaggio ne approfitta per travasare il resto del gasolio nel serbatoio di alimentazione.

Il 20 luglio, si abbattono 200 miglia in ventiquattro ore, poi il 21 il vento si placa molto in fretta e bisogna rimettere il motore in moto. Il sole si nasconde dietro nuvole gialle, quasi rosse, che provengono dalla costa, cariche di sabbia e il *Kyloé* si trascina su un mare calmissimo. Restano 100 miglia da percorrere per raggiungere Villa Cisneros. Più la costa si avvicina, più l'aria si appesantisce e influisce su un equipaggio adesso stanchissimo. Prima che le stelle si eclissino, Temme ha avuto il tempo di prenderne di mira qualcuna per ottenere un punto decente.

Nella notte del 22 luglio, una nebbia fitta si abbatte sull'Oceano. Alle 3 di mattina, vicinissimo, un corno di nebbia minaccia il veliero. Traumatizzata, la bordata di quarto scorge bruscamente le luci verdi e rosse di una sciabica che conduce la sua rotta alla portata del getto di un sasso proravia. Collisione evitata per un pelo. Per il veliero fantasma, è ora di uscire dalla clandestinità! E' per la prima volta che si accendono le luci di posizione dopo la partenza, che si controfascia nel corno di nebbia.

Paul Temme si mette a sondare, verso le 10 di mattina. Partiti da 200 metri, i fondali risalgono rapidamente a 100, poi a 80, poi a 60. La costa non può trovarsi lontana. Sotto la nebbia fitta, il panfilo gronda di umidità. Poi, essa si dirada lentamente proravia e, bruscamente, appaiono delle scogliere aureolate da grossi frangenti.

–Indietro tutta! – ordina Christian Nissen.

Il *Kyloé* saluta e corre per qualche istante in direzione del largo, poi resta in panna. L'ancora fila verso il fondo. Ben lubrificato dopo la partenza, l'argano funziona come se fosse stato adoperato tutti i giorni. Ecco il panfilo all'ancoraggio che si dondola mollemente nel mareggio.

E' un momento solenne. Il *Kyloé* ha percorso quasi 15.000 miglia senza mai cessare di navigare, neanche per sbarcare Robby. Si trova in buon stato, in grado di percorrere ancora migliaia di miglia con un equipaggio focoso, sebbene stanco. Il suo capitano non ha perduto un solo uomo malgrado le furiose tempeste affrontate nel Sud Atlantico, gli incontri vicini o lontani con il nemico. E' il bilancio di una crociera finora unica al mondo, ma che Garbers sta per surclassare negli anni da venire. E' il coronamento, non di una volontà politica, sebbene la politica sia il motore dell'azione; ma di un amore comune nutrito dai membri di un equipaggio per lo sport della vela.

Christian Nissen attende adesso che la nebbia si alzi del tutto per riconoscere una meda rassicurante. Si sentono rombare i frangenti che si tratterà di evitare e, per passare il tempo, i marinai procedono alla toletta del panfilo, ripuliscono il ponte viscido di umidità, tagliando tutto ciò che penzola dalle vele sfilacciate dalla trozza, buttando fuori bordo pezzi di vele e vecchi cavi, poi Nissen prepara il cocktail della buona fortuna di mare. Dopo bevuto, ognuno si rade.

Devono indossare la loro divisa della Kriegsmarine? La questione si pone. Viene discussa. Si deve alzare la bandiera di combattimento? Come presentarsi alle autorità spagnole? Sono dei prigionieri evasi che fanno ritorno in Germania su un veliero trafugato da qualche parte? Sono marinai della *Graf Spee* affondata davanti La Plata e che si ricongiungono? Si divertono molto all'idea che dovranno rivolgersi a Christian Nissen nelle forme regolamentari... Sì, comandante!... Ai vostri ordini, signor comandante!... Finalmente, il comandante decide:

–Non si dirà niente! Si parla in dialetto amburghese! Ben scaltri gli Spagnoli che lo capissero!

La foschia si è infine alzata. La costa africana si rivela, arcigna, triste, ma ricca di colore locale sotto l'aspetto di un cammello che si alza e discende a piacimento del mareggio sabbioso, rosa poi rosso sotto il sole sempre più aggressivo, man mano che la mattinata avanza. Battono le mani come bambini! Ai Tedeschi è sempre piaciuto molto il folclore africano!

Si leva l'ancora. Il motore gira. Qualche edificio bianco e spoglio emerge dalla sabbia, in lontananza, semivelato dalla foschia che si trascina ancora sul deserto... E' il porto di Villa Cisneros?...Sì! Tutta una flottiglia da pesca

pioggia che si abbatte, ma senza vento. Oppure soffia il vento, senza pioggia.

Le serate diventano commoventi. Il sole sprofonda sull'orizzonte come un brulotto giallastro, spento prestissimo dalle acque dell'Oceano. Poi il crepuscolo si fonde nel blu tenue della porcellana di Copenaghen. Nella notte fonda, l'ondata della ruota di prua rimane scintillante e si ripercuote in riflessi pallidi nello specchio della velatura.

Il 19 luglio, una leggera brezza di Nord – Nordest si alza e, all'alba, Paul Temme e Garbers fissano la vela di maestra ed il gran genovese. Il *Kyloé* si mette a fendere le onde più in fretta di quanto non abbia fatto dall'inizio della crociera. Passa da 5 nodi a 6 e infine ad 8. Sostiene questa andatura durante tutto il giorno, salutando appena, non rullando minimamente, e l'equipaggio ne approfitta per travasare il resto del gasolio nel serbatoio di alimentazione.

Il 20 luglio, si abbattono 200 miglia in ventiquattro ore, poi il 21 il vento si placa molto in fretta e bisogna rimettere il motore in moto. Il sole si nasconde dietro nuvole gialle, quasi rosse, che provengono dalla costa, cariche di sabbia e il *Kyloé* si trascina su un mare calmissimo. Restano 100 miglia da percorrere per raggiungere Villa Cisneros. Più la costa si avvicina, più l'aria si appesantisce e influisce su un equipaggio adesso stanchissimo. Prima che le stelle si eclissino, Temme ha avuto il tempo di prenderne di mira qualcuna per ottenere un punto decente.

Nella notte del 22 luglio, una nebbia fitta si abbatte sull'Oceano. Alle 3 di mattina, vicinissimo, un corno di nebbia minaccia il veliero. Traumatizzata, la bordata di quarto scorge bruscamente le luci verdi e rosse di una sciabica che conduce la sua rotta alla portata del getto di un sasso proravia. Collisione evitata per un pelo. Per il veliero fantasma, è ora di uscire dalla clandestinità! E' per la prima volta che si accendono le luci di posizione dopo la partenza, che si controfascia nel corno di nebbia.

Paul Temme si mette a sondare, verso le 10 di mattina. Partiti da 200 metri, i fondali risalgono rapidamente a 100, poi a 80, poi a 60. La costa non più trovarsi lontana. Sotto la nebbia fitta, il panfilo gronda di umidità. Poi, essa si dirada lentamente proravia e, bruscamente, appaiono delle scogliere aureolate da grossi frangenti.

–Indietro tutta! – ordina Christian Nissen.

Il *Kyloé* saluta e corre per qualche istante in direzione del largo, poi resta in panna. L'ancora fila verso il fondo. Ben lubrificato dopo la partenza, l'argano funziona come se fosse stato adoperato tutti i giorni. Ecco il panfilo all'ancoraggio che si dondola mollemente nel mareggio.

E' un momento solenne. Il *Kyloé* ha percorso quasi 15.000 miglia senza mai cessare di navigare, neanche per sbarcare Robby. Si trova in buon stato, in grado di percorrere ancora migliaia di miglia con un equipaggio focoso, sebbene stanco. Il suo capitano non ha perduto un solo uomo malgrado le furiose tempeste affrontate nel Sud Atlantico, gli incontri vicini o lontani con il nemico. E' il bilancio di una crociera finora unica al mondo, ma che Garbers sta per surclassare negli anni da venire. E' il coronamento, non di una volontà politica, sebbene la politica sia il motore dell'azione; ma di un amore comune nutrito dai membri di un equipaggio per lo sport della vela.

Christian Nissen attende adesso che la nebbia si alzi del tutto per riconoscere una meda rassicurante. Si sentono rombare i frangenti che si tratterà di evitare e, per passare il tempo, i marinai procedono alla toletta del panfilo, ripuliscono il ponte viscido di umidità, tagliando tutto ciò che penzola dalle vele sfilacciate dalla trozza, buttando fuori bordo pezzi di vele e vecchi cavi, poi Nissen prepara il cocktail della buona fortuna di mare. Dopo bevuto, ognuno si rade.

Devono indossare la loro divisa della Kriegsmarine? La questione si pone. Viene discussa. Si deve alzare la bandiera di combattimento? Come presentarsi alle autorità spagnole? Sono dei prigionieri evasi che fanno ritorno in Germania su un veliero trafugato da qualche parte? Sono marinai della *Graf Spee*, affondata davanti La Plata e che si ricongiungono? Si divertono molto all'idea che dovranno rivolgersi a Christian Nissen nelle forme regolamentari... Sì, comandante!... Ai vostri ordini, signor comandante!... Finalmente, il comandante decide:

–Non si dirà niente! Si parla in dialetto amburghese! Ben scaltri gli Spagnoli che lo capissero!

La foschia si è infine alzata. La costa africana si rivela, arcigna, triste. ma ricca di colore locale sotto l'aspetto di un cammello che si alza e discende a piacimento del mareggio sabbioso, rosa poi rosso sotto il sole sempre più aggressivo, man mano che la mattinata avanza. Battono le mani come bambini! Ai Tedeschi è sempre piaciuto molto il folclore africano!

Si leva l'ancora. Il motore gira. Qualche edificio bianco e spoglio emerge dalla sabbia, in lontananza, semivelato dalla foschia che si trascina ancora sul deserto... E' il porto di Villa Cisneros?...Sì! Tutta una flottiglia da pesca

si trova all'ancoraggio dietro una punta adorna di un segnale marino inclinato che i venti devono aver piegato venti o trent'anni prima e che nessuno, da allora, ha riattato. Ad un tratto, mentre il battello descrive una larga curva in direzione della baia, Garbers scorge qualche cosa di sospetto nascosto sotto la superficie dell'Oceano. Egli dà un colpo di barra brutale, evitando così il relitto del grande trasatlantico *Kaiser Wilhelm der Grosse,* armato come incrociatore ausiliario durante la prima guerra civile dell'Europa 1914–1918 e affondato in acque neutrali, in disprezzo delle leggi internazionali, come sempre, da parte di un incrociatore inglese. Senza la vigilanza di Garbers, entro circa un minuto, la crociera si sarebbe terminata con un naufragio assolutamente stupido.

Sudava ancora al momento di gettare l'ancora tra le golette ed i cutter dipinti a colori vivaci, le reti che asciugavano ai pennoni, i cannai per aragoste appesi al sartiame. Furono abbordati dai pescatori cenciosi, subissati di domande in un idioma del quale non capivano niente, ciò che evitava loro di rispondere nel loro linguaggio ancora più ermetico: l'amburghese!

Passano la notte dal 22 al 23 luglio ormeggiati nella baia, e non riescono a dormire data l'immobilità insolita del panfilo. L'indomani, siccome nessuna autorità si presentava a bordo, Christian Nissen se fece sbarcare dal dundee. Al di là del molo in rovina che costituiva la sola sistemazione portuale esistente, mise il piede su una strada ripida e raggiunse il forte con un passo malfermo per mancanza di allenamento! Era una costruzione vetusta e sordida che doveva avere più di un secolo di esistenza. Il governatore del Rio de Oro vi viveva con alcuni ufficiali, il medico della colonia e sua moglie. Nissen aveva dimenticato che le donne fossero così belle. Questa in particolare che, come Penelope, attendeva lo sposo partito in missione e si teneva in agguato dietro le persiane della sua finestra, adorna come una madonna, con una enorme croce d'oro appesa al collo.

Il governatore ricevette il capitano del veliero fantasma con la più grande cortesia. In quel tempo, il cuore degli Spagnoli batteva per Hitler e per Mussolini. Christian Nissen diede i particolari della sya odissea e, due ore più tardi, la radiotrasmittente della colonia segnalava a Berlino il felice ritorno del *Kyloé* e l'atterraggio di Robby nell'Unione Sudafricana. L'indomani, il fortunato capitano s'imbarcò per la Germania su un aereo italiano che raggiungeva Roma in arrivo da Buenos Aires. Nelle settimane che seguirono, l'equipaggio fu rimpatriato per la stessa via e ricevette licenze di riposo ben guadagnate!

*

Durante quel tempo, Robby Leibbrandt subissava sempre di ingiurie i guardiani della prigione di Pretoria, il suo direttore, i cuochi, i suoi avvocati ed il giudice istruttore. Era diventato il lupo africano privato di «territorio» e ciascuno doveva guardarsi per non ricevere, in mancanza di un colpo di pistola, qualche gancio del destro bel piazzato.

Sarà interrogato per quasi due anni. Il tribunale ascolterà 186 testimoni a carico ed i giudici dovranno verificare 130.000 referti. Tale era il bilancio dell'attività di un solo uomo capace, come il suo modello Hitler, di cambiare la faccia del mondo!

Egli rivendicherà fieramente la responsabilità di tutti i sabotaggi, la formazione della Stormtruppen, la progettata esecuzione del generale Smuts e anche quelle di Pirow, del dottor Malan, del dottor van Rensburg, pure comandante generale dell'Ossewabrandwag, tutti da lui considerati traditori del popolo, o incapaci di assumere una responsabilità dopo il putch che avrebbe scatenato fin dal mese di marzo del 1942 se non lo si fosse tradotto davanti a un tribunale di... Voorlopers! Sempre i conduttori di buoi! I conduttori di buoi della corte suprema lo condanneranno alla pena di morte l'11 marzo 1943.

Non sarà giustiziato! Più abile di un de Gaulle, il generale Smuts non teneva a fabbricare un martire capace di rappresentare, di secolo in secolo, la polena dei Boeri in lotta costante contro la dominazione inglese. La pena gli sarà commutata in ergastolo il 22 dicembre 1943. Quando il partito nazionalista sudafricano prenderà il potere, dimenticando le brutte intenzioni del rivoluzionario verso di lui, il presidente Malan lo farà amnistiare il 26 maggio 1948 e liberare.

Egli vivrà nella sua fattoria del Transvaal, con la giovane moglie che aveva sposato ed i due figli... La guerra era perduta ed i suoi dei erano morti ma, come moltri altri, l'SS africano credeva alla prossima resurrezione. L'oscillazione classica della storia conduceva all'oblio dei vincitori, alla promozione dei vinti! Springbok, campione di pugilato mediomassimo dell'Africa australe, agitatore eccezionale, Robby Leibbrandt diventerà progressivamente celebre. Si scriveranno dei libri sulla sua vita e sulla sua odissea. Però, ammalto, non ritornerà più verso l'azione. La polizia lo arresterà ancora una volta, nel 1952, trovandolo che stava arringando una folla

entusiasta del suo antisemitismo, davanti ad un cinema di Johannesburg in cui si dava un film su Rommel, *la Volpe del deserto,* ma lo rilascerà subito. Scomparirà completamente dalla scena politica, morendo prematuramente nel 1966, all'età di cinquantadue anni.

Capitolo IV

IL "PASSIM"

1942 - 1944

I. - SACRIFICIO INUTILE

L'uomo che, a partire dal 1942, sta per trascendere l'avventura dei velieri fantasma con la sua passione per il mare, con uno spirito d'iniziativa e delle cognizioni ineguagliabili è Heinrich Garbers, il camerata di Christian Nissen chiamato, lui, ad altri compiti.

Egli è nato sulle rive dell'Elba. La cronaca pretende che, bambino bambino, frequentasse più volentieri i porti che la scuola. E' possibilissimo giacché all'epoca della sua traversata solitaria dell'Atlantico nel 1938, non brillava in calcoli astronomici, costretto a navigare unicamente in latitudine, come gli antichi capitani analfabeti, ciò che non gli impedì di toccare New York con la più altra precisione cinquantadue giorni dopo la partenza da Falmouth.

Da giovanotto, possedeva una yole da regata e si insinuava discretamente fino ad Helgoland sotto i suoi 22 metri quadrati di vela e ne ritornava, risalendo l'Elba in barba ai doganieri, carico di caffè, cioccolato, riso, venduti liberi di tasse nell'isola o al mercato nero a terra giacché, nel 1919, la repubblica di Weimar moriva di fame. Era forse l'ultimo dei «pezzenti di mare». Non potendo attaccare navi all'abbordaggio, giacché essendo arrivato troppo tardi in un mondo troppo vecchio, si era rapidamente rivolto verso gli sport velici. Costruì da sé il suo primo panfilo, il *Windspiel III,* scafo d'acciaio di 9,80 per 2,70 con poppa norvegese. Lo impiegò per la prima volta nelle regate di Burnham nel 1935. La piccola sirena, polena del *Windspiel III,* riapparve nelle corse crociere del Baltico, poi alle regate d'Olanda nel 1937, riportando la vittoria al tempo compensato su tutta la flottiglia. Nel 1938, egli attraversava l'Atlantico da solo a bordo del suo veliero e ritornava ad Amburgo su una nave da carico, essendo la stagione troppo avanzata per riuscire in una doppietta di quella importanza. L'inizio della guerra lo ri-

trovò caposquadra nei cantieri del Nord ad Amburgo. Christian Nissen era venuto a scovarlo là, nel mese di gennaio del 1941 per imbarcarlo sul *Kyloé*. E'a bordo del *Kyloé* che aveva imparato a calcolare le longitudini. Si trovava adesso in grado di mantenere perfettamente una rotta N.S., S.N. Quattro mesi di studi supplementari dopo il suo sbarco diedero a quel pezzente di mare frustrato le cognizioni scientifiche necessarie a un capitano di lungo corso. Quando ne sollecitò il brevetto, gli fu detto a Berlino:

–Non perdete tempo. Sapete tutto. L'ammiragliato vi reclama per il servizio delle crociere lontane!

Heinrich Garbers si era ritrovato a Le Havre, davanti al capitano di vascello incaricato di organizzare l'appoggio marittimo richiesto dall'ammiraglio Canaris.

–Avete un battello da propormi? – chiese egli chiaro e tondo.

Egli pensava in effetti: ecco un cittadino che mi piomba addosso a mani vuote, sta per richiedermi un'automobile ed un autista per fare il giro di Francia dei porti, poi, un giorno, mi scriverà dalla Germania che ha un tremendo mal di denti e non può più navigare! Contrariamente alla sua aspettativa, Garbers afferma:

–Il *Vogel* di Amburgo farebbe proprio benissimo al caso!

E' un bel panfilo norvegese, potente, che si può facilmente armare con una vela a corno e camuffare in battello da pesca. Il capitano sobbalza, aggrotta le sopracciglia e replica:

–Impossibile!

Per una eccellente ragione che non enuncia: quel panfilo appartiene a suo fratello!

Heinrich Garbers non ottiene il *Vogel*, ma la macchina e l'autista di cui ha bisogno per esplorare i porti francesi. Tra Dunkerque e Arcachon, egli scopre una quantità di panfili nessuno dei quali corrisponde ai suoi desideri. Egli si mostra in effetti più esigente di Christian Nissen, forse per natura, ma più probabilmente per necessità! E' che i servizi dell'ammiraglio Canaris gli chiedono d'intraprendere parecchie crociere verso l'Angola portoghese e l'America del Sud. Inoltre, Garbers ha creduto di comprendere, a Berlino, che ci si attendeva da lui non una spedizione lanciata alla buona fortuna di mare, come quello del *Soizic*, dell'*Anni Braz Bihem*, ma un autentico servizio regolare. Mancava solo che l'ammiraglio gli chiedese di fissarne gli orari!

Dopo molte esitazioni, si decide per il *Passim* scoperto nella rada di

Brest. Appartiene a quattro fratelli che l'hanno fatto costruire sul modello delle imbarcazioni francesi per la pesca del tonno. Disloca 30 tonnellate con 16 metri di lunghezza fuori tutto, 4,50 m di larghezza, 2,40 m di pescaggio e porta 140 metri quadrati di velatura, controranda inclusa. Esso è abitabile, perfino confortevole, come è opportuno per lunghe crociere senza scalo. Una sola obiezione: la sua velocità relativamente bassa. Garbers ne discute con Klaus Langhost che ha già reclutato e gli dice:

–Non si ricaverà mai più di 7 od 8 nodi da questo battello con i suoi due metri di scafo immersi ed altrettanti in alto nel vento!

–E' probabile – conferma Langhost – ma il motore ha l'aria eccellente.

–Può aiutare vicino a terra, benché debolmente con 16 cavalli, ma al largo... hum! Insomma, ci si imbarca alla vela nevvero?

Heinrich Garbers compera dunque il *Passim* e lo conduce ad Arcachon, pensando che più a Sud sarà basato e meno miglia dovrà percorrere per raggiungere l'emisfero Sud. Egli giudica anche che il bacino di Arcachon, quasi unicamente frequentato da ostricoltori e da navigatori da diporto, si presti meglio di Brest alle mosse discrete di un panfilo. Qui, niente bunker per sommergibili in costruzione, come a Brest, Lorient, Saint–Nazaire, Bordeaux. Pochi segreti militari da scoprire per i servizi di spionaggio inglesi, attivissimi nelle grandi basi della Kriegsmarine.

Il ragionamento del capitano sembra di primo acchito giusto ma pecca per la sua ignoranza dell'ambiente francese. Arcachon, è un paesetto. La foresta delle Lande lo circonda da tre parti. Gli uomini che vivono solitari in quegli spazi silenziosi sono abituati a riflettere e, a causa della loro situazione, coltivano il mistero e le sue interpretazioni. Come i pescatori bretoni, i marinai di Arcachon sono antichi contadini, e più astuti qui che lassù! Pretendere dinanzi a loro che un equipaggio tedesco si dedichi alle gioie disinteressate dello yachting nel bacino di Arcachon, nel 1942, fa sorgere sulle loro labbra un certo sorriso. Arcachon si trova a 60 chilometri da Bordeaux che possiede una base di sommergibili in costruzione e, per conseguenza, una spia inglese.

Una settimana dopo l'arrivo di Garbers sul *Passim*, Londra non può non interessarsi a quella presenza che, senza manifestare l'importanza di quella dello *Scharnhorst* e del *Gneisenau* a Brest, formula non meno un punto interrogativo... Potrebbe trattarsi di una nave scuola? Troppo piccola. Un vero panfilo che serva allo svago dei sommergibilisti in ritorno da crociera,

come lo sci per i piloti di stukas? Poco probabile. Un veliero che vada a deporre agenti dell'Abwehr in Protogallo? Quest'ultima ipòtesi sembra plausibile, ma come potrebbero immaginare i servizi segreti inglesi che Garbers salpa placidamente e senza volontà suicida per Mossamedes e per le coste bordeggianti il deserto di Namibia in Africa australe?

*

Il *Passim* supera i passi alla stanca dell'alta marea il 2 agosto 1942. L'equipaggio comprende un radiotelegrafista, un cuoco e quattro marinai. Garbers non ha ripetuto gli errori commessi da Christian Nissen all'inizio della campagna dei velieri fantasma. Ha reclutato lui stesso il suo personale tra vecchi camerati della navigazione da diporto, tutti esperti della navigazione d'alto mare. Si conoscono da vecchia data, provengono tutti dalle rive dell'Elba o del Baltico, parlano il tedesco con lo stesso accento e conoscono lo stesso gergo marittimo. Sono decisi sul rispettivo carattere ciò che assicura dei rapporti facili nel corso di una lunghissima crociera.

Garbers non è un kamikaze. Egli conta propria di deporre i suoi tre passeggeri sulle coste dell'Africa australe, e ritornare libero e vivo con i suoi camerati. Una grandissima prudenza equilibra la sua audacia. Furbo e diffidente, egli ha ben capito che gli indigeni di Arcachon sanno adesso tutto ciò che potevano sapere sul *Passim* e sul suo equipaggio, tutto salvo l'essenziale. Ignorano la sua veste di sottotenente di vascello ausiliario della marina da guerra e l'enorme quantità di viveri e di acqua che il *Passim* porta nei suoi fianchi. Infine e soprattutto, non sanno nulla del suo carico di pittura!

Quando la prima notte cade sull'Oceano, a 30 miglia dai passi, Garbers fischia e chiama tutto il personale al lavoro, compresi i tre passeggeri. Assetto di pittura! Il panfilo ha lasciato Arcachon bianco come un cigno. Ricomparirà azzurro quando l'alba sorgerà. Il capitano ha fatto rizzare nel sartiame le grandi antenne per pescare il tonno ed inalbera una bandiera portoghese. Il Sunderland, idrovolante da ricognizione a grande raggio d'azione, che, messo in allarme dai servizi segreti inglesi, lo sorvola a bassa quota nel corso della mattinata, ricercando un panfilo bianco in fuga, non trova più che un battello per la pesca del tonno portoghese azzurro facendo

probabilmente rotta per Santander. Se non si fosse accontentato di un esame superficiale, forse avrebbe constatato che il fasciame non era potuto essere correttamente imbrattato fino al galleggiamento dato il movimento di rollio. Ma non bisogna chiedere troppo agli aviatori!

Il *Passim* taglia adesso la sua rotta col vento in poppa e mare calmo, ad andatura di tutto riposo. Distesi sul ponte, a torso nudo, Klaus Langhorst, Smutze e Hans Gaden fanno un bagno di sole, mentre il capitano tiene la barra. Se non vi fosse stata la visita del Sunderland, essi potrebbero immaginarsi ritornati al buon vecchio tempo della pace, navigando per diporto anziché offrirsene soltanto le nostalgie.Quelle distese benigne del Golfo di Guascogna, nel mese di agosto, parevano libere da tempeste e da Inglesi. Ma non bisogna fidarsi! Due giorni più tardi, ascoltando la radio portoghese, verranno a sapere che un idrovolante Sunderland ha mitragliato dei pescatori al largo del Capo Finisterre che il *Passim* deve riconoscere prima di lanciarsi nell'Atlantico. Le istruzioni di Berlino impongono infatti quella rotta nautica.

Una volta riconosciuto e doppiato il capo, Garbers dice a Langhorst:

–Quegli individui degli uffici costituiscono una bella banda di cetriolini! Che cosa andrei a fottere nell'Atlantico, sulla rotta dei convogli, mentre resteremmo così ben nascosti tra i pescatori stringendo la costa?

E prosegue, tutto Sud, in quelle acque molto frequentate fino all'altezza di Lisbona... Ma il camuffamento del *Passim* non è così perfetto come immagina. Prima, il suo capitano non mantiene più di tre uomini sul ponte, ossia metà del suo personale, mentre c'è sempre folla sulle imbarcazioni per la pesca del tonno portoghesi, generalmente da 15 a 20 marinai, e che non manovrano a torso nudo, neanche con quel gran bel tempo, come i Tedeschi!

E' per questo che molte autentiche imbarcazioni per la pesca del tonno portoghesi flettono la loro rotta verso il *Passim*, randeggiandolo talvolta a meno di venti metri, l'equipaggio gridando:

–Amigo! Amigo!

I Tedeschi rispondono gesticolando:

–Amigo! Amigo!

Questi esami superficiali si superano senza difficoltà. I veri pescatori portoghesi non hanno alcuna ragione di sospettare a priori di quell'imbarcazione battente bandiera della loro marina. Ma la tattica di Garbers implica altri punti deboli che, favoriti dalla sfortuna, potrebbero servire di base a

qualche disastro. Corre all'andatura di un'imbarcazione per la pesca del tonno con la lenza ignorando che il tonno non si presenta prima della fine di agosto in quei paraggi, ma i Portoghesi, loro, lo sanno! Scorgendo le grandi lenze rizzate nelle sartie del *Passim*, un'intensa curiosità li brucia. Si avvicinano per sapere se ha scoperto o no il pesce.

–Bonito?... Bonito?... Bonito?...

Ignorante ma prudente e per non diventare oggetto d'invidia, costretto a precisare dove, quando, come, più fortunato di tutti gli altri, abbia pescato del tonno fuori stagione, risponde loro:

–Ni uno bonito!

Le curiosità si placano.

–Amigo, amigo!

Le imbarcazioni sfilano controbordo per alcuni secondi e il veliero fantasma esce vittorioso dall'esame di ammissione, si allontana e fa rotta per Madera.

*

Garbers viveva adesso fuori del tempo, nella solitudine oceanica che conoscevano soltanto gli antichi velieri che partivano alla ricerca degli alisei. Durante settanta giorni di mare, i navigatori da diporto tedeschi non scorgeranno né un fumo né una vela. Avrebbero potuto credere di stare scoprendo le acque primordiali del pianeta, prima dell'apparizione dell'uomo, se il collegamento radio con i loro paesi non li avesse periodicamente riallacciati allo spazio infernale su cui divampava la guerra civile degli Ariani. La vacazione di Berlino cadeva ogni quattordici giorni, quella del *Passim* ogni due giorni... Nulla da segnalare... Niente da segnalare nel paradiso del mare...

Garbers aveva randeggiato Madera e fatto rotta per le Canarie ma, per non cadere troppo presto nell'aliseo che l'avrebbe spinto prematuramente fino al Brasile, si manteneva adesso un poco ad Est, scendendo verso l'equatore. Malgrado le sue opere vive da panfilo, il *Passim* non poteva serrare molto il vento di bolina e non riusciva a superare i 9 nodi nelle condizioni più favorevoli. Ma, giorno dopo giorno, avanzava attraverso le inesorabili solitudini dell'Oceano, sotto un cielo sempre più patetico. I «satanicli»,

quei piccoli palmipedi della dimensione di una rondine che, secondo la tradizione, incarnano le anime dei periti in mare, incontrati alla latitudine di Gibilterra, li avevano abbandonati. Oceano vuoto. Cielo vuoto, raramente animato dal volo di una sula, di una fregata, che, più raramente ancora, veniva a riposarsi sull'attrezzatura per riprendere le forze in vista di portare a termine qualche favoloso volo intercontinentale...

Nulla da segnalare a bordo, a parte il lavoro di routine. Ma quella pace apocrifa non autorizzava alcun abbandono. Garbers manteneva il *Passim* rigorosamente pulito come se dovesse presentarsi a delle regate organizzate da un circolo inglese. Non poteva intraprendere nulla per conservare una carena chiara, per difenderla contro le enormi lepadi che, in quei mari caldi, si aggrappavano ad essa, ma teneva in ordine con la più grande cura vele ed attrezzatura da cui il battello traeva la sua vita vagabonda. E' attraverso le sue vele che il *Passim* s'integrava nell'anima del mondo. Esse si trovavano già malridotte e il capitano sapeva che dovevano spingerlo ancora per migliaia e migliaia di miglia.

Arrivato al 20° grado di latitudine nord, Garbers fece vela mura a destra, spinto dall'aliseo di S E. fino nei dintorni di Trinidad. Il *Passim* corso allora sotto il vento d'Ovest verso la costa d'Africa e ritornò di nuovo con i venti di S.E. Ritrovava ciò che i «cap–hornier», i «limes juicer», i «clipper» della corsa del tè o dell'oppio avevano conosciuto cento anni prima: un mondo ancora da sottomettere alla volontà degli uomini audaci. Aderiva al mondo come la vela al vento e, vela sottovento, dominava il mondo.

Garbers non si chiedeva mai se questo dominio dell'uomo bianco su tutti i mari del globo avesse o no prodotto effetti felici. Sapeva soltanto che andando in fondo alle cose, bisognava proprio ammettere che, cap–hornier, clipper del tè, velieri da tratta non erano stati armati che per fini sordidi: sempre più velocità, sempre più capacità per fare sempre più denaro. Erano occorsi quei capitani audaci, il sacrificio di quegli equipaggi ed il genio degli architetti navali per trascendere il primo movente e, partendo da esso, costruire tuttavia un'epopea. Nel quadro di questa storia che la prolungava, cosa valeva dunque la sua missione? Apolitico, non poteva rispondere a questa domanda che da marinaio. I velieri fantasma dell'ammiraglio Canaris sui quali serviva con i suoi camerati navigatori da diporto, riprendevano la storia della marina di legno dal suo punto di partenza; l'e-

splorazione di un mondo ridiventato temibile per il fatto della guerra sul mare. Tra Garbers ed i Vichinghi che scoprirono l'America esisteva di nuovo una soluzione di continuità.

Passarono la linea dell'equatore il 12 settembre. Nettuno procedette alle cerimonie abituali ma, anziché vuotare una bottiglia di birra sul cranio dei pazienti, la versò nelle loro gole.

Il *Passim* navigava adesso su un oceano confidenziale, al centro di un orizzonte ridotto, limitato da sottili vapori e che si spostava contemporaneamente ad esso, in un ambiente che, per contrasto con l'umidità calda dei tropici, sembrava loro freddo. Garbers pensava che quella luce pallida cadeva dal cielo teso di grigio sulle vele del *Passim* come l'annuncio di una visitazione di un Nettuno in presenza reale. Veniva ad assolvere i tre agenti segreti che aveva a bordo? Non sapeva niente di loro, se non che erano tedeschi, che dipendevano dall'ammiraglio Canaris ed erano votati a quel servizio inutile da cui escono quasi sempre le polene della storia umana. Se non conosceva i particolari della loro missione, egli sapeva, invece, che gli agenti già sbarcati dapprima con i sommergibili, poi con il *Soizic*, l'*Anni Braz Bihem*, il *Kyloé*, non avevano giocato che un ruolo insignificante prima di farsi uccidere o di cadere nelle mani del nemico. Egli rispettava dunque i suoi tre passeggeri che, forse, andavano a morire. Essi si comportavano d'altronde da buoni camrati e da marinai accettabili nell'occasione, contrariamente al Boero demiurgo ed intollerabile del *Kyloé*. Due di loro dovevano essere depositati sulla costa che orla il grande deserto di Namibia, il terzo a sud della baia di Mossamedes.

*

Il 5 ottobre, sul far del giorno, il capitano del *Passim* alzò la bandiera della Kriegsmarine per salutare la costa della vecchia colonia tedesca del Sud Ovest africano, annessa dall'Inghiletra dopo il 1918. Dopo gli atterraggi di Lisbona, non avevano più scorto terra durante settanta giorni di navigazione. Questa si mostrava ostile e cupa, orlata di spiaggie di sabbia interminabilmente difesa da un rullo la cui schiuma sembrava ricadere sotto forma di goccie d'oro, sotto l'illuminazione radente del sol levante, come se le

miniere sudafricane del favoloso metallo riversassero sul litorale il sovrappiù della loro produzione. Ma dietro quelle spiaggie, non esisteva alcuna miniera d'oro. Nessuna città. Nessun villaggio. Nessuna fattoria. Nessun albero.

Nessuna meda rilevabile consentiva al capitano di situare esattamente il suo punto d'atterraggio, ma poco importava ai due agenti segreti. Ad ogni modo, avrebbero dovuto percorrere 300 chilometri a piedi attraverso la Namibia, a meno che non scoprissero degli asini da poter cavalcare grazie alle due selle che portavano seco. Impresa folle ma che avevano reputato degna di loro dalla partenza.

Il materiale fu meticolosamente sistemato in uno dei canotti pneumatici. Considerando il pesante generatore a manovella destinato all'alimentazione della radioemittente, Garbers disse loro:

–Non porterete mai questo per 300 chilometri!

–Perché? L'abbiamo pur portato nel Sudan angloegiziano? Ci siamo abituati!

Egli alzò le spalle, fece affondare due ancore con un fondale di 12 metri e il *Passim* si mise a rollare placidamente sul mareggio lungo e morbido del Sud Atlantico. Il sole saliva rapidamente ed il grande deserto prolungava l'oceano con ondate rosse che continuavano le onde verdi, ma paralizzate in una materia minerale, ostile e smorta, che i due agenti contemplavano senza proferir parola equipaggiandosi.

–Vi rimorchierò fino alla spiaggia – annunciò il capitano.

Prendeva tempo. La presenza del *Passim* al largo del gran deserto non assumeva l'importanza di quella del *Soizic* nella baia di Baltimora. Una solitudine assoluta rivestiva il mare e la terra per mantenere fino in fondo il segreto dell'operazione. Il momento della separazione, infine, suonò. Una strana emozione stringeva la gola dei marinai, prendendo ognuno coscienza delle dimensioni dell'avventura che i due agenti affrontavano. Essi sembravano impassibili, tesi anima e corpo verso il successo della loro missione, pronti probabilmente a riprendere il vecchio grido degli emigranti che partivano nel XIX secolo per tentare la sorte sui *placer*(1) australiani, come per esorcizzare il Capo Horn che stavano per doppiare da Est ad Ovest: «Melbourne o l'inferno!»

–Armare i canotti – ordinò il capitano.

(1) Giacimento aurifero, alluvionale.

Tutti si lasciarono cadere nelle imbarcazioni. Quella degli agenti sembrava carica da colare a fondo e Garbers si chiedeva se avrebbero superato la barra del flusso di marea. I marinai remavano adesso con energia e la riva prendeva forma di bene in meglio. Qualche debole frangente spumeggiava al di là della barra che superarono per un pelo. Garbers allascò il rimorchio troppo tardivamente perché gli agenti segreti avessero il tempo di manovrare per proprio conto; il canotto si rovesciò ma fu tuttavia spinto verso la spiaggia. Rassicurato in quanto alla vita degli uomini, Garbers virò di bordo.

Appena di ritorno sul *Passim*, a missione compiuta, fece risalire le ancore ed issare le vele. Egli scorgeva distintamente negli oculari del binocolo i due agenti che stavano disponendo sulla sabbia il materiale recuperato e inzuppato.

–Spero che la loro radiotrasmittente sia andata a fondo! – disse Smutze – Senza di essa, rimane loro qualche probabilità di attraversare il deserto!

Il *Passim* si allontanava adesso dalla costa. Le due figure non erano più che dei punti mobili sulla prospettiva rossa della sabbia. Era l'ultima immagine che l'equipaggio del veliero fantasma avrebbe conservato di quei compagni di traversata. Nessuno doveva mai più sentire parlare di loro, neanche dopo la guerra. Le loro ossa imbiancano probabilmente ancora oggi dietro qualche roccia, o nella piega di una duna del gran deserto di Namibia con, intorno ad esse, alcuni esplosivi inutilizzati, alcune pistole, forse anche una radiotrasmittente rovinata dall'acqua di mare ma che avevano scortato fino in fondo come testimonianza sul «servizio inutile» che poneva il loro destino al disopra del destino comune degli altri uomini.

*

Mentre speravano in una navigazione di ritorno pacifica, comparabile a quella d'andata e sognavano piatti ben cotti a fuoco lento che Smutze preparava quando il mare glie ne lasciava il tempo libero – la zuppa di pesce con la testa di baracuda in particolare – l'Atlantico stava per tentare di chiudere loro la rotta verso il porto d'appoggio: Arcachon.

Avevano appena messo in panna a 700 miglia a sud del primo punto di sbarco, nella baia di Mossamedes, per deporre l'ultimo agente segreto.

Contrariamente ai due scomparsi, aveva richiesto di essere messo a terra su una costa abitata. Tutto si era svolto senza incidenti. Qualche mese più tardi, a Berlino, il capitano del *Passim* apprendeva che avendo ricercato il contatto con certi Portoghesi di sua conoscenza, denunciato dai neri, l'agente non era rimasto libero dei suoi movimenti più di ventiquattro ore! Egli terminerà la guerra in Angola, in un campo d'internamento.

Liberato da quel carico più pericoloso di una tonnellata di T.N.T., il panfilo risale adesso per N.–N.O. La mente libera, i navigatori da diporto non devono più che tenere conto dell'oceano e dello stato della nave. Le sue opere vive non sono più chiare; le vele di cattiva qualità, giacché candeggiate chimicamente, incominciano a stracciarsi appena superato l'equatore. Il gioco del guardapalma e dell'ago non cesserà più fino alla fine. E' così che, giorno dopo giorno, uno spinnaker fornisce pezze per aggiustare la vela di maestra, ma siccome la sua tela fine offre poca resistenza, ogni pezza ne chiama subito un'altra, finché la vela di maestra non abbia interamente digerito lo «spi». Non vi è altra tela a bordo se non quella delle piccole vele di cappa per il trinchetto e per l'artimone ed una trinchettina che, molto presto, troverà il suo pieno impiego.

Garbers ha deciso di randeggiare le Azzorre non ancora occupate dagli Americani. Non vi incontrerà il nemico ma la tempesta. Per fare rotta con i pezzi di vela che gli rimangono, il *Passim* richiedeva fin qui dei venti da forza 6 a forza 7. Eccolo adesso colmato con venti a forza 8 e perfino 10. Dall'11 al 13 dicembre 1942, un autentico uragano devasta i paraggi delle Azzorre.

–Non ho mai visto una cosa del genere! – dice il capitano ai suoi compagni.

Le onde sono diventate valli dai pendii spioventi che il *Passim* scala gemendo con tutte le sue ossature. Il vento strappa la cima delle creste e porta via la schiuma bianca in un movimento turbinoso che rammenta quello delle tempeste di neve antartiche od alpestri ad alta quota. I suoi ululati coprono gli ordini dati sul ponte e, all'interno, ogni conversazione che non sia gridata. Tutto ciò che non è rigorosamente rizzato volteggia nel posto, in cucina o nel quadrato. Garbers, adesso legato al suo ponte di comando per la vita, ha tentato all'inizio di lasciare la cappa e correre sotto la piccola trinchettina. I marosi s'imbarcano da poppa e ricoprono il ponte. Klaus Langhost che sale per rilevare il timoniere nel momento in cui il *Passim* imbarca un'onda enorme, si vede buttato giù e scompare. Nell'istante in

cui sta per essere buttato fuori bordo, riesce ad incocciare una sartia bassa e sembra letteralmente avvolgersi intorno ad essa con una ferocia da belva che difende la propria vita.

Garbers pensa che se persevera a correre in fuga, nessuno a Berlino saprà mai se il *Passim* debba essere registrato «in ritardo» per cattura fino alla fine della guerra, o «disperso», giacché la radio non si trova in grado di trasmettere. Nessuno riferirà all'ammiraglio Canaris quanto fu dura la morte del bastimento, profonda l'angoscia del suo equipaggio, né quali parole vennero alle labbra degli uomini quando compresero che tutto era perduto. Allora Garbers si rassegna a riprendere la cappa.

–Ci spingeva così a rotta di collo da dietro che dovevamo filare a 10 nodi con i nostri miseri pezzi di tela! – disse ai suoi compagni quando ricomparivano su un ponte divenuto meno pericoloso.

I movimenti rallentati della nave sembrano loro adesso irrisori e corrispondono male alla loro febbre del ritorno. L'uragano soffia da quattro giorni. Un'eternità che spezza le volontà, immerge l'equipaggio in un torpore morboso. Poi il vento si placa un poco, ripassa a forza 7 od 8 e vi si mantiene per tutta una settimana. Si ha il tempo di stendere il bilancio della tempesta, di scoprire ciò che il mare ha o non ha distrutto nelle opere dormienti e procedere alle riparazioni. Il *Passim* va meglio sotto il suo misero paio di brandelli di vela, e a poco a poco, si avvicina alla costa spagnola. La speranza di raggiungere Arcachon prima di Natale riprende corpo. Poi, i venti virano al N.–N.O. e, nell'impossibilità di fare una buona navigazione di bolina, il *Passim* si trascina.

*

Il 24 dicembre, si trovavano soltanto a 30 miglia dal loro porto di appoggio ed il capitano Garbers si apprestava a mantenere le promesse fatte all'equipaggio quando una forte tempesta di neve del N.E., gli piombò addosso. La neve che colava dal cielo e la bianca schiuma strappata all'Oceano si mescolavano per popolare la notte santa di fantasmi esorcisti. L'equipaggio riprese la lotta contro i venti contrari sognando il tacchino fumante ed i canti raccolti... *Stille Nacht*... Dolce notte!... Santa notte!... Il vento stridente sostituiva il canto dei bambini; la sempiterna scatoletta e la galletta di

mare, i manicaretti che, da molto tempo, Smutze non preparava più sul suo fornello la cui sospensione cardanica non resisteva più ai movimenti del mare...

Questa successione di tempeste offriva loro però una consolazione: la sicurezza che nessun aereo, nessun cacciatorpediniere inglese poteva avvistarli, internarli o distruggerli così vicini al porto in quelle notti lunghe, in quelle giornate brevi cariche di neve e di spruzzi d'acqua volanti al disopra degli alberi.

–Ebbene! – disse Garbers – Se è andata a monte la notte di Natale a terra, vi festeggeremo il Capodanno!

Anche tale speranza si offuscava, poiché la tempesta di borea aveva respinto il *Passim* fino all'altezza di Santander! Con una pazienza mirabile, intrapresero di risalire verso il fondo del Golfo di Guascogna e, il 31, si trovarono al traverso di Saint Jean de Luz. Poi di Baiona. Garbers decise di farvi scalo. L'equipaggio era stremato e, moralmente incapace di sopportare due giorni di mare supplementari per raggiungere Arcachon. Egli disse a Kurt, il radiotelegrafista:

–Trasmetti un messaggio: Matador chiede l'aiuto di un buon rimorchiatore...

Il faro accusa ricezione e, tre ore più tardi, il *Passim* si trovava alla banchina, nel porto di Baiona, sorvegliato da soldati armati; nel mentre Garbers si radeva, egli infilava la sua casacca di ufficiale sopra il pullover blu, si metteva in capo il berretto a visiera. Quando pose piede sulla terra ferma si accorse che non possedeva più la nozione di equilibrio su una superficie non mobile. Aveva in effetti percorso 14.000 miglia senza scalo, restando centoquaranta giorni in mare senza ricevere alcun aiuto esterno di qualunque natura! Come i capitani dell'antica marina a vela, e più ancora di quei signori della solitudine che, tuttavia, facevano degli scali, incrociavano altre navi, aveva perduto il ricordo della terra. Aveva già ricevuto lo stesso *choc* sbarcando dal *Kyloé*, ma arrivava adesso a Baiona come capitano di un veliero dell'organizzazione Canaris e doveva fornire delle spiegazioni agli ufficiali sedentari sull'origine del suo passo un po' troppo ondeggiante... Quel maggiore della Wehrmacht che aveva appena salutato per strada con una falsa rigidezza prussiana lo aveva squadrato, e aveva letto, nel suo sguardo, i segni di un sospetto giustificato.

Una volta identificato Matador con un collegamento telefonico con Parigi, l'equipaggio del *Passim* ricevette il permesso di sbarcare. Per com-

prendere ciò che significassero i bagordi di un equipaggio dopo cinque mesi di mare, sarebbe occorso quella notte seguire le tracce in Baiona, dei navigatori da diporto del *Passim!*

II. – IL RAGGIO VERDE

Una pioggia fine e tiepida pigmenta la distesa grigia del bacino di Arcachon. La grande duna allestisce una scena di Sahara che l'acqua del cielo infine benedirebbe. Il casinò suggerisce vagamente il palazzo rovinato di un re deposto e che il suo rampollo, di stirpe molto fine, avrebbe messo in vendita a basso prezzo data la sua vetustà. La città sonnecchia. Il porto vive al rallentatore. Qualche ostricoltore raschia lo scafo di una battana messa in secco sui ciottoli, prendendo tempo, osservando con la coda dell'occhio un panfilo tirato sullo scivolo di un cantiere requisito dall'occupante. La gente di Arcachon lo conosce bene e lo chiama il panfilo fantasma.

–Mi domando proprio ciò che ha combinato per sei mesi – enuncia uno degli addetti al parco ostreario girandosi verso il compagno.

–Ho la mia modesta idea! Hai visto tutta la porcheria che hanno appena raschiato via per fargli uno scafo chiaro?

–Sì, e allora? Non stiamo facendo la stessa cosa sulla nostra battana?

–Ma essi, hanno tolto via delle lepadi.

–E allora?

–Le lepadi, non vivono nel Golfo di Guascogna, ma più lontano, nei dintorni del Gulf Stream e nel Sud Atlantico. Io ti dico che quei Crucchi ritornano da lontano. Essi hanno una base segreta da qualche parte nel sud. Rifornirla e trasportarvi dei «pezzi grossi» con un piccolissimo veliero, questo, è astuzia! Un 30 tonnellate, passa inosservato!

–E credi che stiano per ricominciare?

–Probabilmente! Ho visto che hanno fatto riporre delle vele nuove. E cominciano il calafataggio. Mi domando d'altronde se non impiegano sego, come una volta. Hai sentito?

Un odore dolce, un po' nauseante, fugge dal cantiere e viene fino a loro, come portato dalle onde fiacche della pioggia. Heinrich Garbers, in effetti, sta sostituendo la «pittura sottomarina marca depositata», che proteggeva male lo scafo del *Passim* contro la flora sottomarina dei tropici, con una

miscela di sego e di biacca utilizzata ai tempi della marina di legno. Ed il panfilo che non superava più i 7 nodi, ritornando dall'Africa australe, d'ora in avanti filerà a 9, all'andata come al ritorno della nuova crociera, mantenendo fino alla fine uno scafo perfettamente chiaro.

Berlino chiede al capitano Garbers di depositare due agenti sulla costa brasiliana, a nord del Capo Frio; completamente convinta adesso della superiorità del veliero sul sommergibile per questo genere di operazioni.Una parte soltanto dell'equipaggio accetterà di tentare la nuova avventura, dopo un mese di licenza ben meritata, tra cui Hans Gaben, il solo dei cinque navigatori da diporto dell'Elba che compirà le tre crociere del *Passim* con il suo capitano. Smutze il cuoco, si ritrova anche questa volta sul bacino di Arcachon, a controllare e stivare i duecento giorni di viveri e le tonnellate di acqua dolce previste.

*

Quando supera i passi, un mese più tardi, il panfilo sfoggia una volta di più scafo e vele di un candore virgineo. Esso reca il nome a belle lettere di ottone massiccio sul quadro di poppa. Ma l'indomani, fin dall'alba, appare di nuovo travestito da imbarcazione portoghese per la pesca del tonno, azzurra, con le vele rossicce e si chiama *Maria Luisa*. Ritualmente, il Sunderland inquisitore viene a controllarlo nel corso della giornata. Heinrich Garbers ritira la testa tra le spalle in previsione delle raffiche di mitraglia o della bomba che l'aspetta se l'Inglese apre un varco nel camuffamento. Egli sa, dagli ascolti radio della prima crociera, che il Sunderland mitraglia ogni veliero bianco che incrocia in quei paraggi. Ma, una volta di più, l'astuzia riesce e il navigatore da diporto si felicita «in petto», e a buon motivo, giacché battere l'Inglese sul terreno della guerra segreta costituisce in sé un'impresa.

Il Capo Finisterre è una volta di più doppiato con la bella brezza portante. Sebbene abbia arato già da qualche giorno, Garbers prende solo il via che non è una rottura sentimentale, ma un rito di navigazione; l'ultimo rilevamento della terra, l'ultima ricognizione di questa terra da parte di un marinaio. L'addio sentimentale, non ha più eco. Si è spento man mano che il capitano riportava, ogni giorno a mezzogiorno, una croce sulla carta nautica dell'Atlantico. Egli la strapperà più avanti poiché Berlino ha dato istruzioni formali. Segreto assoluto. Il *Passim – Maria*

Luisa, veliero fantasma, viene da nessuna parte e se ne va nessuno sa dove. Nemmeno il suo equipaggio che, composto esclusivamente da volontari che gli hanno dato la loro adesione per una incoercibile passione per la crociera di alto mare, non ha da fare domande e d'altronde non ne fa affatto. I due agenti segreti, un Tedesco e un Brasiliano di pelle nera, non si conoscevano tra di loro, facendo tecnicamente parte dell'equipaggio e non differenziandosi che per gli errrori commessi nella manovra.

Al di là del Capo Finisterre s'impone la benefica routine di un transatlantico. L'equipaggio ha trovato la sua unità, ogni marinaio ha dominato le proprie nostalgie, superato la pigrizia, l'ossessionante pensiero di dover vivere per duecento giorni al centro di un cerchio fatto risaltare unicamente dall'orizzonte vuoto. Quei giovani-vecchi lupi di mare sanno per esperienza che la monotonia maestosa della vita a bordo precipita giorni, settimane, mesi, nel passato con una rapidità sorprendente, come in un grandissimo gioco virile, la scalata, la moto, il reggimento, la guerra...

La guerra regnava sul mare e avevano quasi dimenticato quella situazione impellente, per quanto occupati si trovassero a ricercare gli alisei che li avrebbero lanciati verso il Sud, sulle lunghe ondate untuose. Le forze americane non occupavano ancora le Azzorre e il capitano Garbers si trovava adesso al traverso dell'isola Santa Maria, a 40 miglia a Sud, quando la fortuna sembrò abbandonarlo per la prima e l'ultima volta della sua vita. Il giorno stava per sorgere. Ad est, il cielo volgeva al verde smeraldo raso all'orizzonte e, più in alto, tesseva veli rosa. Hans Gaden che manovrava il timone del *Passim* annunciò ad un tratto:

–Nave in vista a tribordo proravia!

Garbers emerse dal boccaporto e, binocolo agli occhi, cercò d'identificare il bastimento. Era impossibile dati la distanza ed il crepuscolo del mattino. Stava prudentemente per dare l'ordine di virare di bordo, ma il comando preparato si perse in un grido di rabbia. Egli scopriva adesso non uno, ma due, poi quattro, poi sei, poi dodici bastimenti che facevano rotta S.E.-N.O... Il *Passim* era caduto su un convoglio inglese proveniente da Gibilterra! Si distinguevano distintamente quattro cacciatorpediniere che risalivano ai suoi fianchi, descrivendo graziose curve, allontanandosi e avvicinandosi nello stile dei delfini che giocano tra di loro.

–Accendete le luci di posizione – ordinò il comandante.

Nel Golfo di Guascogna, nelle acque spagnole e portoghesi, avevano navigato con le luci regolamentari tra i pescherecci ma, da quando si trovavano al gran largo, avanzavano con tutte le luci spente per risparmiare il combustibile. Nulla poteva condannarli più sicuramente che proseguire così pur rivendicando la neutralità portoghese. Le luci riaccese attirarono l'attenzione di un cacciatorpediniere che si avvicinò e coprì il *Passim* con l'alone smorto del suo riflettore. Nell'alba nascente, il fascio di luce sottolineava stranamente i colori portoghesi dipinti a poppa e a prua dello scafo. La sorte della crociera, la libertà e forse perfino la vita dell'equipaggio, erano legate ormai alla capacità di diffidenza dell'Inglese che li osservava. Con una lucidità galoppante, Garbers passava in rivista tutti i dettagli disposti per camuffare il *Passim.* Se ne avesse dimenticato uno solo, o avesse commesso qualche sbaglio di esecuzione nella rappresentazione del peschereccio lusitano, tutto sarebbe stato perduto. Doveva allora indossare la divisa della Kriegsmarine e dare al suo equipaggio l'ordine di imitarlo? Ma che fare degli agenti segreti? Più radicale del suo collega Christian Nissen, lui preferiva gettarsi in mare e scomparire, morire da soldato! Gli elementi della sua squadra agirebbero come vorrebbero: finire sotto le pallottole, dietro i reticolati o rifugiarsi nell'eternità fraterna dell'Oceano...

Il sudore grondava sulla sua fronte, come se la luce del riflettore sprigionasse un caldo intollerabile, e la mano posata sulla barra tremava leggermente. Gli sembrava di trovarsi preso come una lepre nei fari di un'automobile, correndo davanti ad essa da ore. Alla fine, il riflettore si spense. L'esame del *Passim,* in realtà, era durato meno di un minuto. Ma l'angoscia aveva dilatato in lui il tempo vissuto... Esame positivo o negativo?

–Prendete l'ascolto della loro radio – ordinò il comandante a Franz Bickler.

Il cacciatorpediniere si era rimesso in rotta e si allontanava adesso a lieve velocità. La speranza rinasceva.

–Non capisco quello che dicono – annunciò Bickler sollevando la cuffia di ascolto – Capisco solo «Portoghese, Portoghese»...

Garbers emise un sospiro straziante. Il *Passim* aveva soddisfatto i signori del mare in quell'esame di ammissione. Inquadrate dai loro cacciatorpediniere, le navi del convoglio, adesso ben visibili nell'alba spiegata sull'Oceano, si allontanavano a N.O. Al silenzio impellente che

paralizzava l'equipaggio subentrarono allora esplosioni di gioia, di risa che stridevano un poco.

–È come nella Wehrmacht – annunciò Bickler col tono ironico che usava quando parlava dei militari in generale e della fanteria in particolare – Gott mit uns! (1)

Smutze ballava sul ponte, prodigando pacche nelle costole dei suoi camerati gridando:

–Oh ragazzi! È la prima volta che avremo visto il comandante bagnare i calzoni!

–Non solo lui! – precisò Hans Gaden con un'encomiabile umiltà.

Il comandante fece rimettere in funzione la trasmittente di bordo per informare Berlino della pericolosa intercettazione da parte di un convoglio inglese a 40 miglia a sud delle Azzorre.

Quel messaggio sembrò risvegliare la fatalità. Due ore più tardi, un altro albero erigeva il suo pinnacolo di luce sull'orizzonte sud.

–Inferno e dannazione! – gridò Garbers.

Avevano da fare con qualche convoglio molto importante la cui seconda formazione appariva soltanto adesso, con la sua scorta di cacciatorpediniere o di antisiluranti. Tutto stava per ricominciare! Il *Passim* sarebbe stato assolto un'altra volta?... Il comandante fece rinforzare le esche artificiali, spiegare più largamente le reti sul ponte, salire di sopra tutto l'equipaggio, compresi gli agenti segreti per fare numero, per rendere in pieno il ritmo intenso della vita a bordo dei battelli da pesca portoghesi. Dispose perfino vicino a sé un quotidiano di Lisbona ricevuto attraverso l'Abwehr e che gli avrebbe dato, sperava, un argomento supplementare di legittimazione; non ottenendo tuttavia gli strumenti ottici degli Inglesi un effetto di ingrandimento sufficiente per leggere la data che denunciava la vetustà del foglio! Tutte quelle precauzioni non servirono a nulla. Il comandante del *Passim* riconosceva adesso, nell'unica nave che usciva al disopra dell'orizzonte, il *Gaza*, piroscafo portoghese in servizio regolare tra Lisbona e le Azzorre e che aveva già incontrato durante la sua traversata dell'Atlantico da solitario. Dio era sempre con lui!

Il *Passim* restava adesso solo sull'Atlantico, al di fuori delle rotte frequentate dai convogli, e non avrebbe più fatto cattivi incontri fino alla fine.

*

(1) Allusione al motto impresso sulla fibbia del cinturone del fante tedesco delle due guerre mondiali «Dio è con noi».

Garbers segue press'a poco la stessa rotta che all'inizio della crociera verso l'Africa australe, quando se ne andava a cercare gli alisei per andare rapidamente a Sud. Ma, questa volta, si mantiene largamente ad ovest di Trinidad. È la rotta degli antichi velieri per Rio de Janeiro.

Quarantanove giorni dopo la sua partenza da Arcachon egli intuisce la costa americana vicina. Tra una partenza ed un atterraggio esiste una enorme differenza per un veliero che naviga alla buona fortuna dei venti. Una partenza è sempre buona giacché, se la nave si allontana con un tempo coperto, poco importa dato che non ha più che l'alto mare davanti a sé. un atterraggio può essere cattivo o buono, ciò dipende dalla precisione della navigazione, dalle mede rivelabili, dalla visibilità e dalla fortuna. Il *Passim* non ha lasciato alcuna traccia visibile sulle carte nautiche del Sud Atlantico dato che Garbers le strappa man mano che vi rappresenta la posizione giornaliera, per ordine dei servizi segreti. Tutto è inciso nella sua memoria o deve esserlo, ma la materia grigia non vale una bella carta che ricordasse con 49 croci fatte con la punta della matita i rilevamenti meridiani! Perciò, il comandante del *Passim* è preoccupato, quasi altrettanto nervoso di dopo il confronto con il convoglio inglese. Lo si trova adesso più spesso sul ponte che nella sua cabina, e lo sforzo di una eccessiva vigilanza lo tiene sospeso alla manifestazione degli indizi rivelati dal mare o dal cielo. Egli diffida delle carte nautiche e delle leggende. La comparsa di certi uccelli non testimonia fatalmente sulla vicinanza di una costa, benché esistano poche deroghe alle constatazioni fatte dai marinai del passato. Grazie alle lezioni ricevute da Nissen e da Paul Temme, egli sa adesso rilevare un'altezza solare ma, contrariamente ai marinai che navigano a volto scoperto, lui non ha mai avuto la possibilità di confrontare il suo punto con quello di altre navi. Egli ha perso ogni appetito e si nutre di veglie notturne, teso come se attendesse l'apparizione di una terra non riportata sulle carte, sollecitando ogni tanto la fortuna con due dita di whisky!

Finalmente, una notte, egli rileva il fanale di Capo Frio, dritto davanti. Non si potrebbe tenere meglio una rotta di come il *Passim* ha appena fatto. Ma la grande gioia degli atterraggi fortunati non dilaga a bordo. Il veliero fantasma non toccherà terra che con il parabordo dei due canotti pneumatici che vanno a depositare gli agenti segreti su un punto della costa situato a nord del capo e che bisognerebbe adesso raggiungere prima del far del giorno. Ma è troppo tardi e Garbers si mantiene al largo, cappeggiando

placidamente osservando attraverso il binocolo le interminabili spiaggie bionde che orlano la foresta tropicale ed i rulli spumeggianti che le difendono con un'impressionante regolarità. Garbers dice a Hans Gaden:

–Abbiamo qui altrettanta probabilità di sveltire che sulla costa sudafricana! Non bisognerà sovraccaricare i canotti!

Il sole adesso tramonta e, sul mare caldo, il *Passim* sembra fare un bagno di sangue. Poi le luci del cielo si placano, il crepuscolo si stende su greti apocrifi, rotolando ciottoli di smeraldo e la notte cancella tutto. Garbers ha messo il motore in moto e si avvicina alla costa, attento agli annunci cantati dal marinaio che sonda. egli affonda due ancore con 20 metri di fondo e, subito, fa preparare i canotti. Il momento della verità scocca. Primo, essa separa i marinai falsi dai veri. X e X+1 si erano così bene integrati all'equipaggio, che solo il comandante avrebbe potuto attestare che non ne facevano affatto parte. Ed è soltanto adesso, prendendo posto su uno dei canotti, che il nero X+1 apprende che un altro agente segreto si trovava a bordo! Ma siccome le imbarcazioni si separano non appena toccano l'acqua, una dirigendosi a nord, l'altra a sud, gli agenti non entrano in comunicazione e continuano ad ignorare il carattere della missione a ciascuno devoluta. La sfortuna di uno non potrà mai opporsi alla fortuna dell'altro. Il veliero fantasma avrà mantenuto fino in fondo il segreto della sua missione.

Garbers comanda il primo canotto che porta il nero X+1 e pagaia sodo col suo marinaio Bickler. I cupi frangenti fanno loro la posta. Duramente scossi al passaggio dei rulli, poi sollevati, portati da un lungo mareggio atletico, atterrano sulla spiaggia. Il canotto è tratto fuori d'acqua, liberato dal materiale che nascondono nella foresta... Una stretta di mano veloce, un augurio di buona fortuna formulato a fior di labbra da Garbers che non crede molto all'utilità di X+1 – egli crede soprattutto allo splendore delle grandi crociere! – e, già, il nero è scomparso, assorbito dall'ombra della foresta che si richiude su di lui, colore su colore...

–Al canotto velocemente! – ordina Garbers.

Ritornano alla spiaggia correndo, spingono l'imbarcazione, impugnano le pagaie e arrancano duramente. Si avvicinano al rullo. lo abbordano. Il rullo afferra il canotto leggero per il parabordo di prua, lo pianta alla verticale, lo rivolta e rispedisce il tutto verso la spiaggia! Garbers e Bickler sguazzano un momento, mangiano sabbia e, inzuppati, recuperano

l'imbarcazione. Un secondo tentativo conosce lo stesso esito!

L'aspetto drammatico della situazione s'impone subito al comandante del *Passim*... Non raggiungeranno mai il panfilo ancorato in acqua profonda, e lo yacht non tornerà mai in Europa giacché non rimangono a bordo che Smutze, il cuoco, ed un marinaio!... È la fine delle grandi crociere, l'internamento in Brasile! Un abbastanza banale incidente di atterraggiio ottiene ciò che l'uragano delle Azzorre, la ronda dei Sunderland nel Golfo di Guascogna, il passaggio attraverso il convoglio inglese non avevano ottenuto: il fallimento. Garbers rimugina con acredine la parola che ha appena pronunciato. Scatto matto! Rabbrividisce evocando il peggio. Che una tempesta si alzi, che il *Passim* ari sulle ancore, situazione possibile se non probabile, ed ecco il battello perduto, perfino anche i due uomini restati a bordo! Ma, siccome è costretto ad agitarsi sotto sforzo per lottare contro il freddo che lo tenaglia nei vestiti inzuppati, il movimento gli ridà il gusto dell'azione. Egli riflette. Che cosa manca loro per saltare la barra del flusso? Una certa velocità di avvicinamento che i due rematori non possono raggiungere. Due rematori, sì certo, ma... quattro? Radunando i due equipaggi in uno stesso canotto essi passeranno, è l'evidenza personificata!

Il canotto comandato da Hans Gaden aveva toccato terra più a nord. Il comandante si mise dunque in marcia lungo la spiaggia per raggiungerlo. La luna s'inscriveva adesso nella filigrana scura della foresta tropicale e saliva, traendo progressivamente la costa e l'oceano dall'ombra confidenziale che li avvolgeva, ne ricavava mille particolari senza dare loro rilievo. Ma ciò era sufficiente per leggere, battute sulla sabbia, numerose impronte tra cui quelle di zoccoli di cavallo ancora fresche... Chi dunque poteva frequentare quella regione abbandonata da Dio e dagli uomini se non pattuglie della dogana e della polizia? Garbers fremette e i due marinai proseguirono verso il nord avanzando uno dietro l'altro, uno non raggiungendo l'altro che dopo la sua ricognizione del terreno per evitare di cadere insieme in qualche imboscata.

Incontrarono infine l'equipaggio del secondo canotto e l'agente segreto tedesco che disse a Garbers, dopo aver ascoltato il racconto dei suoi insuccessi:

–Non tornerete mai al battello! Provare ancora non ha senso. venite con me nella boscaglia senza perdere tempo. Non attardiamoci in questo posto pericoloso!

Le impronte degli zoccoli si dirigevano verso Nord. Ma, probabilmente, la pattuglia non avrebbe tardato a fare dietrofront per ritornare alla base. Semplice questione di tempo. Dovevano scappare per la foresta o per il mare... Che cosa poteva scegliere il comandante Garbers se non il mare?

I quattro marinai discussero sul comportamento da tenere, sulla maniera in cui avrebbero dovuto sincronizzare il loro vogare per superare la barra. Ma prima di tentare il diavolo spumeggiante che tuonava a 50 metri da loro, sotto il chiaro di luna sciatto, si trattava di far sparire il secondo canotto. Discesero dunque verso il Sud, accompagnati dall'agente segreto tedesco, ritrovarono l'imbarcazione, la trassero molto in avanti sotto il riparo degli alberi, la ricoprirono di rami allo scopo di sottrarla alla vista della pattuglia quando sarebbe ripassata; garantendo così le retrovie di X e X+1 che, camminando a piedi, non potrebbero sfuggire a dei cavalieri lanciati sulla loro pista.

–Affrettiamoci! – disse Garbers.

Chiaro di luna rivelatore di forme in movimento. Rombo della barra del flusso fosforescente. Oceano placido al di là, sotto un cielo benevolo di seta azzurra. Quando ritrovano il canotto dell'ultima probabilità, Garbers ed i suoi camerati di sventura lo mettono in mare, aiutati dall'agente segreto, e si lanciano alla conquista della barricata mobile che chiude loro la strada del largo. La velocità più grande del canotto non perora in favore della tesi del comandante. Una volta di più preso per la prua, si rovescia sui suoi occupanti che si vedono riportati sulla spiaggia. Stanco di attendere, preoccupato di garantire la propria sicurezza, l'agente segreto è scomparso.

–Non ritorneremo mai al battello! – brontola Hans Gaden.

Egli conferma ad alta voce ciò che il comandante pensa pianissimo, costernato, perchè intuisce che se le autorità brasiliane stabiliscono un legame tra quel veliero ancorato al largo nell'alba che si prepara, poi nel giorno rivelatore, quell'equipaggio inchiodato a terra ed i due agenti in fuga attraverso la foresta, esse metteranno il servizio segreto britannico al corrente entro ventiquattro ore. L'Intelligence Service avrà la conferma di ciò che rifiuta di immaginare e che rifiuterà perfino di ammettere dopo la fine della guerra, di sapere che una squadra di navigatori tedeschi da diporto, esperti e follemente audaci, sta depositando spie sulle coste più lontane con l'aiuto di piccoli panfili... Allora, sarà la fine dei velieri fantasma dell'ammiraglio Canaris e di meravigliose avventure per Garbers

ed i suoi camerati! Meglio sarebbe annegare subito o servire nella fanteria piuttosto che sottoscrivere una tale eventualità.

L'imminenza della catastrofe spinge l'intelligenza e la memoria del comandante nelle loro ultime difese. Egli pensa faro, frangenti, rifornimenti... Buon Dio! Esistono bene dei fari difesi da frangenti e che i canotti riforniscono con una certa regolarità? Come superano i rulli? Con quale forza di vento? A che ora?... La nozione ora ridesta un ricordo più preciso e ch'egli delinea selvaggiamente... Vediamo... Dove ha dunque sentito raccontare che certi di quei fari non potevano essere riforniti altrimenti che al sorgere o al tramonto del sole?... Che si produce sempre un momento di calma in un mare frangente e per un tempo estremamente breve, nel momento in cui dardeggiano poi si eclissano il primo e l'ultimo raggio del sole?... Non riesce a ritrovare la sorgente di quella informazione, ma poco importa! L'essenziale non è di possederla e trarne un'applicazione?... Nella situazione in cui si trova...

Egli spiega ai suoi camerati ciò che si attende da loro poi tirano il canotto nel bosco e si nascondono fino al far del giorno per sfuggire alla vista della pattuglia se venisse a ripassare. Lentamente, il cielo volge dal blu notte satinato dalla luce pallida della luna, al grigio dell'argento offuscato dal freddo dell'alba e subito ravvivato dalla prima fiamma di un sole ancora invisibile ma ardente. Il momento decisivo si avvicina. L'ultima speranza. L'ultimo tentativo. Il "Che Dio ci assista" di tutti i veri marinai del mondo...

Il canotto è tirato fuori dalla foresta tropicale, portato e messo in acqua. I quattro uomini vogano adesso in cadenza, si avvicinano al flusso di marea ma senza affrontarlo. I remi battono debolmente, quel tanto che basta per mantenere il canotto in una posizione favorevole in vista dell'assalto decisivo. Garbers sorveglia attentamente la salita del sole che si esprime con la messa a fuoco di alte torciere piantate verticalmente sull'orizzonte atlantico. Quando esse si ribaltano bruscamente, il primo raggio brucia gli occhi. Garbers intuisce che la possibilità da afferrare sarà istantanea e il loro vogare dovrà corrispondere alla brevità dell'apertura fatta sulla salvezza. L'equipaggio del *Passim* in urto con la sua nave attende con angoscia, con le pagaie agguantate, lo sguardo di ognuno agganciato a quello del comandante che. bruscamente grida:

–Vogate, ragazzi!!!

Vogarono con grandi sforzi selvaggi, piantando le pale nell'acqua come

il primo coltivatore la sua zappa nella terra vergine. Si alzarono sul mareggio che veniva a loro, passava sotto il canotto pneumatico e discesero in un cavo di cui il primo raggio di sole radente metteva in rilievo la profondità. Essi attesero la seconda ondata che immaginavano frangente. Il rullo si era appena riformato dietro di loro!

–Siamo passati!!! – gridò il comandante.

Il miracolo atteso si era verificato. In virtù di un fenomeno conosciuto secondo la tradizione e scientificamente inspiegato, la barra della marea si era abbassata sotto il primo raggio di sole, il raggio verde, per meno di un minuto che l'equipaggio aveva messo a profitto. Il canotto navigava adesso in acque libere ma il comandante traspirava e questo stato non doveva nulla al calore del sole!

Non indugiarono a spiegare ai due marinai rimasti a bordo il fenomeno di cui avevano appena beneficiato. Garbers fece mettere il motore in moto e una volta arata l'ancora si allontanò dalla costa, adesso ben visibile, rotta a Sud, per sottrarsi il più rapidamente possibile alla vista di quella pattuglia che aveva loro causato tanta preoccupazione. A 3oo miglia a S.E., dovevano trovare gli alisei che li avrebbero riportati all'equatore.

*

Il *Passim* navigava di nuovo nel Nord Atlantico e prometteva di finire il viaggio di ritorno in un termine cortissimo, quando il suo comandante prese un'iniziativa infelice: giocò l'istruzione con l'istinto e l'esperienza passata. Nel corso delle sue precedenti crociere aveva sempre bordeggiato le Canarie da Ovest ma, mentre il suo equipaggio pescava, leggeva o rileggeva i pochi libri della biblioteca di bordo, lui sgobbava sul portolano, desideroso di completare le sue cognizioni sugli oceani. Non si sa su quale edizione si forviò ma ne seguì i consigli. Essa raccomandava ai velieri di passare tra le Canarie e la costa africana se volevano beneficiare dei venti più favorevoli per un ritorno verso l'Europa. Garbers fece in conformità N.–N.E. prima in eccellenti condizioni, al gran lasco, poi al lasco. Ma, il *Passim* che abbatteva regolarmente 9 nodi all'inizio non ne fece presto che 5, poi 3. L'equipaggio ebbe un bel alzare lo spi, la velocità del battello cadeva sempre. Sopracciglia aggrottate, bocca amara, Garbers pesava su

una barra sempre più molle, ascoltava i rumori rivelatori che salivano dalla cucina. Smutze aveva in effetti, su scala umana, le attitudini di un barometro. Quando la batteria di cucina suonava, quando le stoviglie ticchettavano tra le sue mani, era che qualcosa non andava più a bordo.

Totalmente in panna. il *Passim* dondolava placidamente sotto un sole vigoroso. Le vele pendevano con la malinconia di bandiere a mezz'asta. Sgonfiato, lo spi ricordava quei paramenti funebri appesi agli atri delle chiese per un funerale solenne. E rimaneva troppo poco gasolio per navigare col motore!

In capo ad una settimana, l'equipaggio non ebbe nemmeno più il coraggio di pescare. Smutze cessò di preparare le sue famose zuppe di pesce e distribuì sardine di scatoletta, con una parsimonia sempre più feroce man mano che il tempo passava. Egli diceva:

–Bisogna prevedere il peggio. Può durare un anno. Si sono visti degli equipaggi morire di fame! Sapete che la zattera de *La Méduse* ha navigato in questi paraggi?

Era quasi esatto e quel richiamo storico non aveva nulla che potesse rialzare il morale degli uomini, sempre più cattivo ogni giorno. Il comandante rimaneva altrettanto impotente davanti al suo equipaggio quanto di fronte al vento. Non disponeva di quella disciplina di ferro esistente a bordo delle navi da guerra, giacché il *Passim,* benché impegnato nella guerra, rimaneva un panfilo da diporto servito da navigatori da diporto. In quanto al vento... il vento non può essere imputato di rifiuto di obbedienza!

Garbers si mise a rileggere *The mirror of the sea* che si trovava nella biblioteca di bordo, come per pregare Conrad di esorcizzare quei venti su cui aveva magnificamente dissertato:

«E' al declinare del giorno che bisogna considerare il volto regale del tempo di ovest, arbitro del destino delle navi... Vestito con un mantello d'oro smagliante o ricoperto come un mendicante, nei cenci di nuvole nere, il vento dell'Ovest nella sua potenza troneggia sull'orizzonte occidentale... la voce imperiosa del vento dell'Ovest chiama al suo servizio tutta la potenza dell'Oceano... il cielo del tempo di ovest è disseminato di nubi in fuga, di grandi nubi bianche che s'infittiscono sempre più fino a sembrare saldate in una volta solida, sulla cui superficie grigia sfilano, ad una velocità vertiginosa, i brandelli inferiori della tempestà, minuti, oscuri e di aspetto furioso.»

Ma malgrado quelle evocazioni, il *Passim* rimane in panna e si mantiene in quella situazione letargica per due settimane. Ogni movimento, dunque la vita stessa, cessa progressivamente a bordo e, lentamente, gli antichi miti risuscitano nella mente di ognuno, carichi del loro mistero e del loro inesorabile splendore. Si parlava, per sottintesi prima, poi apertamente, di altri velieri fantasma scomparsi per anni poi rizzati di nuovo dai venti, ritrovati naviganti a piene vele con un equipaggio morto di fame da molto tempo. Una certa maledizione non stava per colpire Garbers attraverso il silenzio, quella immobilità stupefacente su un Oceano paralizzato come una gettata di piombo di cui assumeva i riflessi iridati e l'apparenza viscosa, quel caldo opprimente che rammoliva la pece dei commenti del ponte? Garbers si sarebbe trasformato in Olandese volante che attende la fine del *Passim* per piombare a bordo di un altro veliero che gli avrebbe permesso di proseguire la sua ricerca, la sua corsa espiatoria?

Una lieve raffica di vento di S.E. risvegliò i Vichinghi dimissionari e le vecchie grida di speranza.

–Sieg Heil! Sieg Heil!

Non si diceva mai «Heil Hitler» a bordo del *Passim,* neanche in porto quando si presentava un «pezzo grosso» della marina. Non era loro abitudine. Ma si gridava volentieri: «Viva il vento!».

Prima debole, poi ringhioso come conviene al tempo di S.O., il cielo coperto per eccellenza, il vento soffiava adesso in forza e il *Passim* filava verso il Nord, largamente impegnato sul tribordo. Abbandonando la barra per lasciare il primo quarto di notte a Gaden, il comandante disse:

–Vi proibisco di diminuire la velatura!

Era imprudente giacché le vele rossiccie con le ralinghe malridotte da mesi di sforzi, le vele bruciate dal sole e dagli spruzzi di acqua salata, reggerebbero difficilmente senza andare in roccata fino agli atterraggi di Arcachon dove le vele bianche, tenute in riserva, avrebbero completato la metamorfosi del vascello fantasma ridipinto in bianco durante l'ultima notte.

Quando si presentò davanti ai passi, dopo una corsa gloriosa dal Capo Finisterre che lasciava indietro le flottiglie da pesca portoghesi, il *Passim* si trovava in mare da cinque mesi! 11.000 miglia dominate con i mezzi di bordo!!!

Contrariamente alla sua abitudine, Garbers aveva atteso l'atterraggio senza stato febbrile. Una grande pace pesava su di lui. Perse con molta

filosofia due ore cappeggiando per aspettare la stanca di alta marea. Egli superò il canale con un vento a forza 5, duramente sbalottato da rulli che gli ricordavano quella barra della costa brasiliana sulla quale aveva trionfato per un pelo. Si trovava adesso al sicuro per la prima volta dopo centocinquantaquattro giorni – quasi mezzo anno – un mezzo anno vissuto in stato d'allarme, allarme per gli aerei, allarme per i cacciatorpediniere inglesi, allarme per i guardiacoste brasiliani e le loro pattuglie terrestri, allarme per la barra sulla costa, allarme per il vento forza 10 ma anche per la bonaccia distruttrice del mondo, il peggiore di tutti i flagelli per un veliero. Navigava adesso su quel lago salato, placido, tra dune bionde, la foresta di pini verderame, sotto un cielo azzurro finemente dipinto col pastello e belle nuvole gonfie dal ventre di gastronomo, mentre venivano a lui delle ville bianche che parlavano di felicità borghesi, di bambini raggianti, ed i tetti di un casinò da cui sembrava salire un comandamento insolito: Non fate la guerra, fate il vostro gioco! Incredibile!

Bickler gli indicò la radiotrasmittente:

Chiamo un rimorchiatore, comandante?

–No. Rientro con la vela fino in fondo!

Si mise a tirare bordi con un equipaggio che rifiutava quasi di compiere quelle ultime manovre, tanto non vedeva l'ora di toccare terra, di farla finita con quella terribile crociera che, da un momento all'altro, per la sua durata, per le sue difficoltà, rischiava di cadere nella sua memoria in ricordo da incubo. Ma lui pareva ignorare quei sentimenti. Gli ultimi bordi tirati sarebbero i più belli. Lo furono.

III. – UNA STRANA MISSIONE

Gli alberi del Tiergarten si inscrivevano male nella prospettiva funebre della città. Heinrich Garbers allungò il passo. Berlino ritrovata per la prima volta dopo l'inizio della guerra gli rammentava Pompei. Osservate da lontano, le vie sembravano intatte, ma quando ci si avvicinava l'occhio non scopriva più che uno scenario di facciate ancora in piedi, annerite dal fumo degli incendi ed erette davanti a spazi vuoti, ritagliando ogni finestra una porzione di cielo azzurro o grigio. Lo «skipper» del *Passim* non conosceva il martirio delle città tedesche che per sentito dire. Egli viveva in Francia o

sull'Oceano. Il suo habitat, la minuscola cabina, sempre minacciata da mille pericoli, non aveva tuttavia cambiato né colore né volume. Qui, centinaia di migliaia di famiglie non avevano più nulla, alloggiate nei rifugi sotterranei per riadattarsi all'età delle caverne. Leggeva sui muri dei graffiti lasciati dai superstiti affinché eventuali visitatori sapessero dove avvicinare le famiglie evacuate, conoscessero il nome dei morti. Altre scritte, più complesse, lo sorprendevano. Erano, scolpite ad incavo nella pietra, nei mattoni o nel cemento, le testimonianze sui fiumi apocalittici elargiti dagli aerei inglesi ed americani. I Tedeschi ignoravano il nome di quella materia viscosa e bluastra che scendeva dal cielo e di cui una sola goccia che cadeva sul cranio di un uomo lo folgorava. Vent'anni dopo il sedicente «processo di Norimberga», e grazie alla guerra degli Americani in Indocina, si saprà che si trattava del napalm il cui uso non figurava ancora nell'elenco dei «crimini contro l'umanità».

Cumuli di rovine fumavano ancora giacché il carbone delle cantine poteva consumarsi nel più assoluto isolamento per parecchi mesi. Garbers respirava al passaggio quei vapori nauseanti, si turava il naso, allungava il passo. Una terribile angoscia lo afferrava alla gola. Quell'uomo che aveva attraversato l'Atlantico da solitario, compiuto le missioni più audaci, rimaneva terrorizzato all'idea che sarebbe potuto morire a Berlino, schiacciato sotto un edificio, bruciato dal fosforo in fondo ad uno scantinato. La terra, per lui, riprendeva attraverso Berlino il suo vero volto; quello dell'eterno nemico del marinaio. Come comandante di veliero, gli occorreva liberarsi al più presto di Berlino, mostruosa scogliera, costa ostile rimpiattata dietro le nebbie. Tra l'acqua e il fuoco, aveva scelto la sua morte da parecchio tempo.

Lo si chiamava a Berlino per discutere di una nuova missione. Egli desiderava ricevere gli ordini il più rapidamente possibile. Fuggire. Sei mesi di mare, sì, non sei ore rimpiattato in fondo ad una cantina aspettando la bomba e grande potenza di penetrazione, l'asfissia per la rottura delle condutture del gas, la cremazione per concentrazione degli incendi, come nei bunker di Amburgo nei quali non si erano ritrovate che le ceneri dei loro quarantamila occupanti.

Garbers non perdeva la speranza di finirla rapidamente, giacché un'intensa attività dominava sempre la città. Con un eroismo che risaliva ai tempi di Sparta, tutti i Berlinesi andavano per le loro faccende che non erano più faccende private ma missioni. Il telefono funzionava. Le

metropolitane aeree e sotterranee correvano. L'elettricità ardeva sempre. L'approvvigionamento si effettuava puntualmente grazie alla volontà di un solo uomo, Goebbels, che raccoglieva tutte le sfide. Il popolo gli rispondeva con un doloroso entusiasmo. Non si sapeva ancora chi l'avrebbe vinta tra quella città protestante e il suo cielo che le cadeva sulla testa.

Lamine di cartone mascheravano le finestre degli uffici dell'Abwehr, privi di vetri dall'ultimo bombardamento. Una lampada elettrica lottava contro la penombra che regnava nello stanzino del capo della sezione II, mettendo in risalto artificialmente il carattere segreto dell'organizzazione. Un maggiore ed alcuni ufficiali subalterni lo attendevano.

–Tenente Garbers – disse il capo – da quando gli Americani occupano le Azzorre, non abbiamo più la minima informazione su questo settore dell'Atlantico. Dobbiamo porre rimedio a questa situazione. Potete depositare un agente laggiù?

Heinrich Garbers riflettè.

–Mi permettete di esprimere un giudizio sul principio stesso dell'operazione? Depositare un agente sulla costa non presenta difficoltà, ma...

–Spiegatevi!

–Ecco. Conosco bene le Azzorre. Le ho visitate durante la mia traversata del Nord Atlantico nel 1938. Sono un grande villaggio. Tutti si conoscono. Come potrebbe il vostro agente camuffarsi oppure ottenere la sua domiciliazione? A mio parere, anche se si nascondesse nelle zone montagnose, e in questo caso non raccoglierebbe informazioni interessanti, non rimarrebbe in libertà molto di più di ventiquattro ore! Scusatemi se esco dal quadro della mia missione, giacché non devo giudicare le operazioni dell'Abwehr non essendo che un semplice trasportatore, ma mi era necessario porre il problema.

Il maggiore, che aveva prima aggrottato le sopracciglia, chinò la testa e disse:

–Avete probabilmente ragione, tenente Garbers, e ne riferiremo!

Due giorni più tardi, lo «skipper» del *Passim* è convocato di nuovo. Un uomo in borghese lo riceve in un altro ufficio. Il marinaio comprende che il suo destino dipende adesso da un servizio diverso di cui ignora tutto, non

capendo niente di quella organizzazione rigorosamente scompartimentale ed animata da terribili rivalità, nella quale la fedeltà al regime fiancheggia il tradimento che sta per manifestarsi a volto scoperto il 20 luglio prossimo. Egli presente soltanto quegli affrontamenti e non se ne cura. Lui non è un agente segreto ma un navigatore da diporto che li prende a carico.

–La missione delle Azzorre è abbandonata – dice il capo del servizio – Partite per la Repubblica Argentina.

Poi aggiunge sorridendo:

–Avete condotto le due crociere precedenti con una tale regolarità che dovreste fin d'ora darmi il giorni e perfino l'ora del vostro ritorno!

Garbers ricambia il sorriso.

–E' chiedere molto, signore – (egli dice signore, da buon marinaio smarrito a terra, incapace di rispettare le gerarchie che non rientrano nel suo universo di corridore dei mari) – ma diciamo che riporterò il *Passim* prima della fine del mese di settembre. Me l'intendo bene con gli alisei!

–Questo viaggio è molto importante – riprende l'uomo del servizio segreto – giacché sarete pure incaricato di una missione per conto della cancelleria del Führer.

E, siccome Garbers aggrotta le sopracciglia, poco desideroso di compromettersi con le alte personalità del regime, egli aggiunge, bonario:

–Oh, nulla di complicato! Un semplice problema di trasporto. Ma la perdita di ciò che vi sarà affidato avrebbe le più pesanti conseguenze per l'avvenire!

Una settimana più tardi, carico di istruzioni particolareggiate come al solito, Garbers fuggiva la città condannata, quella grande nave in pericolo che minacciava di inabissarsi con lui.

*

Appoggiati contro il fasciame di una battana tirata a secco, non lontano dal cantiere requisito, due ostricoltori discutono.

–Hai qualche idea sull'ultima uscita dei Crucchi? – domanda il primo scuotendo il capo in direzione del *Passim* tirato su uno scivolo.

–No.

–Io penso che il battello abbia passato l'equatore, come la prima volta.

–Impossibile. Al ritorno non aveva le padi. E' forse stato in Groenlandia, ma non nei mari caldi.

–Non vuol dire niente. I Crucchi hanno forse scoperto un nuovo intonaco o rivestito la chiglia di rame.

I marinai di Arcachon presentono la verità, quantunque non si tratti di una vernice nuova o di una pittura miracolosa ma del rivestimento di sego in uso cento anni prima. Il *Passim* è in effetti ritornato dal Brasile con uno scafo perfettamente chiaro. Qualche giorno più tardi, il panfilo è rimesso in acqua ed attracca al molo.

–Riparte questa volta almeno per sei mesi – fa osservare il marinaio che spia, un poco per conto degli Inglesi, molto per se stesso, al solo scopo di persuadersi che, Francese nato furbo, egli resta all'altezza della sua reputazione!

Parecchi autocarri di cinque tonnellate si succedono alla banchina ed il loro carico sparisce nei fianchi del panfilo che, lentamente, rientra nel massimo della sua linea d'acqua.

–Mi domando cosa faranno di tutte quelle casse! Io dico che preparano una base segreta nel Sud Atlantico! E quando tutto andrà male, Hitler e la sua cricca andranno fuori dei piedi in sommergibile per nascondervisi.

–Perché in sommergibile? Si imbarcheranno sul panfilo... Un sommergibile, si individua con l'A.S.D.I.C., mentre un panfilo, chi penserebbe di rompergli le scatole?

In realtà, Garbers imbarca in più dei due agenti segreti che saranno depositati nei dintorni di Punta Mogades, a sud di La Plata, parecchie tonnellate di prodotti farmaceutici rari ancora fabbricati in Germania ma esauriti nella Repubblica Argentina. Venduti al mercato nero, consentiranno di comperare parecchie radiotrasmittenti e di costituire un tesoro di guerra per i numerosi agenti tedeschi che risiedono laggiù, che danno prova di un'attività molto efficace data la neutralità del paese. Ma egli imbarca pure un oggetto che sembra insolito data la sua banalità e che proviene direttamente dalla cancelleria del Führer. L'uomo dell'Abvehr glie lo ha raccomandato con un tono insistente, velato di minaccie. Non è tuttavia che una semplice cassa d'acciaio, un po' più grande di quelle cassette d'ordinanza utilizzate dai coloniali francesi. Essa presenta però

una particolarità curiosa: non ha serratura e risulta completamente saldata. Garbers si chiede ciò che può ben contenere, poi si disinteressa della questione dopo che i messaggeri gli hanno assicurato che non è imbottita di esplosivi! La rinchiude nella sua cabina e non vi pensa più fino all'atterraggio.

*

Prende il via come al solito. Stesso camuffamento in battello da pesca portoghese durante la prima notte al largo. Visita abituale del Sunderland. Ma, questa volta, Garbers porta con sé una mitragliatrice MG 42 con il suo equipaggiamento antiaereo e dei fucili per ogni membro dell'equipaggio per il caso in cui l'aereo inglese adottasse un comportamento non amichevole. Ma si riesce ad ingannare il ricognitore, una volta di più.

Stessa navigazione placida in mezzo alle flottiglie portoghesi, lungo le coste. Vento regolare e portante, Il *Passim* fila di gran lasco verso le Azzorre che si lascia a Nord, poi le Canarie. Il comandante va a cercare gli alisei e s'insedia nel mareggio maestoso che lo spinge rigorosamente verso la costa brasiliana. Niente incontri incresciosi sulla rotta degli antichi velieri che i bastimenti moderni non frequentano più. L'equipaggio interamente rinnovato, a parte Gaden, ma pure reclutato tra i vecchi navigatori da diporto, non pone alcun problema allo skipper. Il *Passim* abbatte regolarmente le sue 120 miglia in ventiquattro ore esigendo un minimo di manovre. E' una crociera incantevole, degna del tempo di pace, tra i pesci volanti, gli scorrazzamenti dei delfini. Si pesca. Si rigirano sul ponte le grandi tartarughe catturate durante il loro sonno. Bagni di sole. I navigatori da diporto diventano più abbronzati degli antichi pirati del mare del Caraibi. Lettura. Piccoli giochi. Garbers ha ripreso il suo grande sogno di uomo consacrato al largo. Tra la sua traversata solitaria del Nord Atlantico e le sue traversate clandestine dell'Atlantico del Sud, si ristabilisce una potente soluzione di continuità. Solo il ricordo di Berlino che si sta inabissando alle note di un'invisibile orchestra che suona, come quella di *Titanic: Più presso a te mio Führer,* lo tormenta. Egli sciupa quello stato di ebbrezza libertaria che gli dispensa l'Oceano, contemporaneamente alle cattive notizie captate da Frederic Pilsen, il

radiotelegrafista. Il 6 giugno, le forze angloamericane sono sbarcate sul continente. Se esse arrivano a conquistare i porti aperti sull'Atlantico, come riuscirà il *Passim* a riapprodare? La questione non si pone per il momento ma appare come ombra minacciosa nella filigrana dell'avvenire.

A 700 miglia al largo della costa argentina, Frederic Pilsen riesce a captare la trasmissione degli agenti operanti a Buenos Aires in tutta tranquillità. Fortemente filogermanica, la Repubblica Argentina non vuole sapere nulla degli agenti dell'Abwehr e se non arriva fino a proteggerli, almeno non li bracca affatto.

–Chiamate terra e comunicate la lista dei viveri freschi da imbarcare per il ritorno– ordina Garbers al suo timoniere radiotelegrafista tendendogli alcuni fogli di carta. Ho previsto delle razioni supplementari...

Il *Passim,* in effetti, va a depositare due agenti segreti a Punta Mogades, ma ne recupererà tre la cui posizione è diventata difficile. A... si è fatto internare dopo aver sabotato le macchine del suo cargo *Windhuk* che doveva consegnare secondo la legge di guerra. E' riuscito ad evadere e siccome la polizia argentina non può ricercarlo, anche fiaccamente, egli desidera ritornare in Germania. B... e C..., identificati dall'Intelligence Service, sono bruciati su quel teatro di operazioni e devono rientrare a Berlino per ricevervi nuove istruzioni.

–Non dimenticate di ordinare anche gli autocarri! – aggiunge Garbers – Due autocarri da cinque tonnellate.

L'ultima crociera del *Passim* si colloca al livello di efficacia il più elevato. Questa volta, il panfilo naviga per diporto, per conto di Garbers e del suo equipaggio, per la guerra assicurando l'andata e ritorno degli agenti dell'Abwehr con la regolarità di una linea marittima normale e infine per commercio, trasportando un carico destinato a finanziare lo spionaggio tedesco. Esso naviga inoltre per l'Istituto di emissione della banca nazionale tedesca, esercitandosi questa volta in un genere un poco speciale. Ma ho promesso di non dire niente a questo proposito.

–Indicate loro anche il nostro ultimo codice di riconoscimento... Emetteremo due bagliori rossi l'11 luglio a mezzogiorno, di fronte al punto della costa convenuto. Risposta attesa: 2 + 3, a cinque secondi d'intervallo tra 2 e 3.

Il *Passim* portava tutta la sua velatura e, con una bella brezza, tagliava la sua rotta nel Sud. Nel giorno e nell'ora convenuti, si trovava all'appuntamento di Punta Mogades. Rimase qualche tempo al largo, tirando dei bordi nello stile di un uccello che, prima di posarsi, studia minuziosamente l'area di atterraggio scelta poi, con precauzione, si avvicinò alla costa, emise i segnali di riconoscimento, ricevette la risposta. Nessuna trappola era stata tesa dal nemico. Il comandante scorgeva perfino, nel binocolo, la sagoma degli autocarri fermi un poco indietro di una spiaggia. Egli disse al suo timoniere:

–Non voglio correre alcun rischio per trasbordare la merce dato il suo valore. Gli andirivieni dei nostri canotti saranno più brevi possibili. Affonderete dunque l'ancora vicinissimo alla costa, con 6 metri di fondo.

Un poco di risacca difendeva le spiaggie di sabbia bionda che si spingevano a Sud, annunciando con il loro rigore piano l'immensità del deserto patagonico di cui esse costituivano il fronte di mare, ma quella risacca, semplice ricasco del mareggio atletico dell'Oceano non rammentava che da lontano la barra continua che aveva corso il rischio di provocare la perdita del *Passim* sulla costa brasiliana. E, tuttavia...

Garbers rileggeva una volta di più con attenzione la carta nautica che descriveva quegli approdi ma non aveva alcuna carta a grande scala della costa che gli avesse permesso di scegliere un buon ancoraggio. Il *Passim* si tonneggiava cautamente col motore. Frederic Pilsen teneva la barra ripetendo per se stesso le cifre cantate dal marinaio di prora che lanciava e riportava a sé regolarmente la sonda:

–10 metri!... 9 metri!... 8 metri!...

I fondali si alzavano placidamente verso la spiaggia adesso vicinissima e il comandante si rallegrava di poter ridurre al massimo la navigazione dei suoi tre canotti. Bruscamente, il marinaio di prua cantò:

–2 metri!

La cifra era schioccata col rigore di una fucilata. L'ordine di Garbers le fece eco:

–Barra sotto!

Ma era troppo tardi per virare di bordo. Un lieve fremito percorse le ossature del *Passim* che non avanzava più e s'inclinò mollemente ora a tribordo, ora a babordo, ogni volta che il mareggio si abbatteva sotto di esso.

–Mille milioni di tuoni del diavolo! – gridò Garbers.

Si erano incagliati su un banco sabbioso che doveva orlare la costa su una grande lunghezza offrendo al di qua e la di là di esso, da una parte l'acqua profonda, dall'altra una specie di canale navigabile, così come il comandante potè verificare facendo scendere un canotto e sondare più avanti dove si ritrovavano fondali da 6 a 10 metri. Ma bisognava ancora raggiungerli superando l'ostacolo, oppure liberarsi facendo macchina indietro...

Dominato il primo moto di collera, Garbers giudicò la situazione meno grave che davanti alla costa brasiliana, qualche mese prima. Prima, si trovava a bordo del suo bastimento, su una costa neutrale e poteva prendere il tempo di liberarsi. Disponeva ancora di due ore di flusso che avrebbero sollevato il *Passim* arenato abbastanza debolmente nella sabbia. Forse sarebbe bastato semplicemente attendere che il flusso fosse stabilito. Ma decise altrimenti. Le grandi ondate che, una dopo l'altra, correvano verso la nave, misurando ciascuna più di 200 metri da cresta a cresta, enormi per dei navigatori da diporto dell'Elba che giudicavano secondo lo sciacquio degli estuari, la spingevano con una stretta potente verso la riva. Essa guadagnava così qualche metro ad ogni assalto dell'oceano...

All'inizio dell'arenamento, il comandante aveva fatto affondare un'ancora a ceppo per non vedersi derivare più avanti sulla costa, ma la catena da 19 mm si spezzò come un semplice spago. La perdita dell'ancora assumeva il valore di un consiglio. Il *Passim* doveva, non trattenersi, ma avanzare, dal momento che si conosceva adesso l'esistenza di un canale aperto in acque relativamente profonde. Si gettò dunque un'altra ancora proravia per alarsi sul cabestano, ma la catena si spezzò ancora e quest'ancora fu pure perduta. In capo ad un'ora di sforzi realizzati dai canottieri che si alavano come potevano con le loro esili imbarcazioni, e con l'aiuto del flusso, il *Passim* finì per liberarsi e di nuovo galleggiò sull'acqua libera.

–Ormeggiare sulle catene! – ordinò Garbers.

Avevano perduto le loro due ancore ma disponevano ancora di una considerevole lunghezza di catena. Posate in mucchio con la profondità ridotta, esse consentivano al *Passim* di rimanere in posto fisso, di fronte a quel grande mareggio benevolo che gli aveva appena restituito la libertà.

Garbers emise un sospiro, si asciugò il sudore che brillava sulla sua

fronte, e lo sbarco incominciò. Prima i due agenti segreti, poi la merce che appena ritirata dai canotti fu caricata sugli autocarri. Infine, la cassa di acciaio interamente saldata affidata dalla cancelleria del Führer. Dalla maniera preoccupata con cui gli agenti a terra ne assicurarono l'accoglienza e la deposero nel portabagagli di una grossa Buick che subito si avviò, Garbers pensò che doveva avere molto valore. Ma in quale senso? Non si smarrì in semplici congetture e scacciò la faccenda dalle sue preoccupazioni concludendo che il grosso Goering stava evacuando verso l'estero una parte dei suoi tesori! Adesso, gli autocarri si allontanavano lungo la pista del deserto in direzione di Mar del Plata per raggiungere poi la capitale federale.

Rimanevano sulla spiaggia soltanto i tre Tedeschi che rientravano in patria. Avevano assistito con angoscia alla lotta del *Passim* contro il bassofondo di sabbia che lo tratteneva prigioniero, valutando le loro possibilità di fuga che stavano plagiando i movimenti del mareggio, ora alzandosi su una cresta, ora scomparendo nel vuoto di un'onda!

Furono accolti a bordo con molta sollecitudine e da tre bottiglie di birra autenticamente tedesca che li consolarono delle scialbe imitazioni fatte nel paese che abbandonavano.

–Al Führer! – gridò X...

–Alla vittoria! – riprese X+1.

–Alla marina tedesca! – disse il secondo del *Windhuk*.

–All'Oceano! – concluse Garbers – E che ci aiuti a rientrare in patria!

Ma Garbers non si trovava alla fine delle sue sofferenze. Senza carta, nulla lo illuminava sulla posizione dei banchi di sabbia che orlavano quella costa bassa, molto aperta sul largo. Gli occorre dunque trovare un passaggio verso l'alto mare, per evitare un nuovo arenamento che potrebbe proprio conoscere un esito meno felice se solo si alzasse il vento e si irrobustisse il mare. Sta per impiegarvi tutta la giornata, andando a piccola velocità col motore, la mano posata sull'impugnatura dell'invertitore per spegnere l'abbrivo del battello se il marinaio di prua canta un sondaggio allarmante. La fortuna lo aiuta. Al crepuscolo egli si ritrova al largo, su un oceano dalle grandi onde nere e che si forma. Ecco ripetuto l'ordine familiare: issare tutte! Il *Passim* si affida adesso ad una bella brezza rinfrescante, fa rotta verso Est, sottraendolo velocemente la notte e la distanza alla vista della costa che ha sfiorato pericolosamente per qualche ora, senza destare alcuna curiosità, da buon veliero fantasma che non deve

lasciare dietro di sé alcuna traccia, come il passaggio del serpente sulla pietra, quello dell'uccello nell'aria e dell'uomo nella donna!

*

L'indomani, il comandante che sale sul ponte per rilevare Pilsen, trova i tre agenti riuniti a prua del bastimento che stanno studiando attentamente la superficie dell'oceano.

–Che cosa avete notato? – domanda egli sorridendo – Dei delfini o una balena?

–No, comandante, cerchiamo di scorgere per primi il periscopio del sommergibile!

–Sommergibile?... Quale sommergibile?

–Ma quello che ci aspetta. E' indiscreto chiedervi le coordinate del punto d'incontro? Il giorno previsto?

–Non capisco – mormora Garbers – Di che sommergibile si tratta?

–Ma di quello che sta per riportarci in Germania, certamente! Voi fate proprio il collegamento con esso?

Stupefatto, Garbers resta un momento a bocca chiusa, poi si risolve a ridere e batte il ponte del *Passim* col suo pesante stivale di mare.

–Signori, ecco il sommergibile! E sono io che vi riporto a casa!

A loro volta sbalorditi, gli agenti segreti impallidiscono.

Quegli uomini non sono dei fifoni. Hanno appena rischiato l'internamento, la morte inglese forse, sono già saltati col paracadute in territorio nemico, hanno attraversato oceani ma su battelli rassicuranti per la loro dimensione e le loro macchine. Sanno molte cose, salvo ciò che un veliero di 30 tonnellate può compiere quando è solido e servito da un equipaggio esperto. Essi cadono in un abisso di timore e si concertano fino all'indomani, mentre Garbers riferisce all'equipaggio la conversazione del mattino, sollevando intorno a sé una risata enorme che richiede la decapitazione di un numero elevato di bottiglie di birra «made in Germany».

L'indomani, gli agenti segreti bussano alla porta della cabina del comandante, si presentano cerimoniosamente ed il loro portavoce annuncia:

–Comandante, desideriamo ritornare in Argentina per aspettarvi un'occasione di rimpatrio più favorevole! Potete fare dietrofront e depositarci sulla costa abbastanza vicino a Mar del Plata?

Garbers si trattiene a malapena e replica:

–Signori, ho degli ordini. Sono padrone a bordo di questo bastimento che non farà dietrofront. Vi autorizzo a ritornare in Argentina, ma solamente a nuoto. Per contro, se desiderate rivedere la Germania, avete interesse a rimanere con me!

Poi li mette alla porta e lascia scoppiare il suo furore... Come! Avrebbe passato metà guerra a correre il Nord Atlantico ed il Sud Atlantico con il *Kyloé* e col *Passim*, collegato l'Europa all'Africa del Sud, all'Angola, al Brasile, alla Repubblica Argentina, con la regolarità di un vapore di 40.000 tonnellate per vedersi infine negare da quei tre imbecilli! Che miseria!

Il Pampero, quel vento rabbioso che viene da terra a raffiche spezzate come quelle del Mistral nel Mediterraneo, già si alzava. Occorse ammainare in fretta della velatura, issare la trinchettina, prendere la cappa. Il *Passim* si appoggiava sull'onda con la sua solita buona volontà, ma l'estensione della sua cavalcata interruppe i conciliaboli dei tre uomini che si sentivano discutere in quanto alla possibilità di ritornare in Europa con un così minuscolo battello. Il mal di mare ebbe ragione dei loro timori e li inchiodò sulle loro cuccette per tre giorni. Ne emersero rassegnati, ma ancora poco convinti. Garbers finì per avere pietà del loro timore e ripeteva loro ogni giorno:

–Non preoccupatevi, ragazzi, non rompetevi la testa, vi riporterò in patria!

Durante il mese di settembre, il veliero fantasma fece rotta contro l'aliseo di borea. Non si incontrò neanche un solo bastimento. Quelli che navigavano sotto la protezione delle marine angloamericane seguivano la rotta più diretta delle navi a vapore, formati in convoglio; quelli che avevano ancora l'audacia di navigare da soli sia per necessità, sia per cattiva coscienza, si scostavano rapidamente gli uni dagli altri non appena mettevano un pezzo di ciminiera o di vela sulla linea dell'orizzonte!

Il *Passim* sembrava avere una migliore vocazione di veliero fantasma del *Soizic*, dell'*Anni Braz Bihem* o del *Kyloé*, giacché compiva la crociera di ritorno in un clima di pace quasi assoluta, turbato solo da una luce rossa che sta per accendersi e spegnersi al largo di Madera.

Ritornando in acque frequentate da pescherecci portoghesi, Garbers

aveva acceso le sue luci di posizione e navigava con una bella brezza di S.O., quando ad un tratto, verso le due di mattina, un segnale rosso si mise a lampeggiare dritto davanti. Chiamò Frederic Pilsen sul ponte giacché il timoniere conosceva il morse meglio di lui e degli altri membri della squadra.

–Che cosa vuol dire? – domanda il comandante.

–È N.F.U.

–E allora?

Il libro dei segnali indica: N.F.U. = limite Sud.

–Sono dunque al limite Sud di una zona vietata? Chiama l'equipaggio a virare di bordo!

Il *Passim* vira di bordo. Il binocolo notturno rivela adesso, nella scia del bastimento, la sagoma di un cacciatorpediniere che persiste nel trasmettere N.F.U.

–Quell'imbecille non si accorge dunque che la nostra barca di pescatori inzaccherati gli mostra il culo?

Ma il cambiamento di rotta del *Passim* è troppo evidente perché persista ad ignorarlo. La luce si spegne. Uff!!!

–Ti lascio alla barra. Vai per S.E. fino al sorgere del giorno. Dopo si penserà – ordina Garbers al suo timoniere.

Poi raggiunge la sua cabina e fa fronte alla propria emozione con un sorso di whisky. Mare vuoto al sorgere del giorno. L'Atlantico riprende il suo volto del tempo di pace. Di nuovo, il *Passim* naviga per diporto. Ma non il suo comandante! Da più di due mesi, grazie alla radio, egli segue le peripezie della battaglia di Normandia e, tormentato da pensieri, si chiede, adesso che gli Angloamericani occupano i porti della costa atlantica, dove, quando e come approderà in Europa.

*

Garbers fantastica ascoltando la radio inglese che, già, canta e balla sulla tomba del III Reich. La sua fantasticheria si esprime con piani più o meno realizzabili per salvare il *Passim* ed il suo equipaggio dalla cattività o dall'internamento in paese neutrale. Restano a bordo viveri per quasi un anno che danno al veliero fantasma un raggio d'azione formidabile. Gli

basta virare di bordo, ritornare all'altezza del Rio de La Plata, imboccare lo Stretto di Magellano, eclissarsi per il canale Barbara e scomparire nell'arcipelago fuegino dove nessuno li ritroverà mai. Giacché il suo comandante ha incontrato, in Germania, il capitano Pagel che gli ha svelato i suoi segreti.

Nel 1914, viveva a Punta Arenas un certo Pagel, Germano–Cileno, che passava la vita alla barra del suo cutter per esplorare i canali che circondavano le centinaia di isole che si ergono tra il Capo San Diego ed il Sud Pacifico, a nord del Capo Horn. Mal riportate sulle sole carte che esistevano all'epoca, quelle dell'Ammiragliato inglese (1), quelle isole offrivano ai battelli, molto paradossalmente, degli ancoraggi inviolabili, per la semplice ragione che talune di esse non esistevano! Pagel era il solo marinaio del mondo, con gli ultimi «Indiani in canotto» Alakalufi e Yaghan che conoscesse nella sua esattezza l'arcipelago fuegino...

Nella notte dal 17 al 18 dicembre 1914, l'incrociatore *Dresden,* solo superstite della battaglia delle Falklan in cui era appena perita la squadra dell'ammiraglio von Spee sotto i colpi di una squadra inglese infinitamente superiore ad essa per potenza di fuoco, si era presentato davanti Punta Arenas. Il suo comandante, il capitano di vascello Lüdecke conosceva l'esistenza di Pagel e del suo segreto. lo mandò a cercare da un canotto e lo imbarcò. Pagel prese la barra del *Dresden.* Anziché seguire lo Stretto di Magellano per sboccare «mar afuera» nel Pacifico dove l'attendeva un'altra squadra inglese, scomparve per rotta Sud. Pagel fece prendere a quell'incrociatore pesante un canale nel quale ogni comandante di nave giudizioso avrebbe evitato di mettere a repentaglio una goletta, poi ormeggiò il *Dresden* a sud della grande isola Santa Agnese, in una baia in cui nessuno poteva scoprirla, se non per caso, per la semplice ragione che all'ubicazione di quella baia le carte localizzavano una terra! Gli inglesi lo ricercarono con mezzi considerevoli per due mesi e non l'avrebbero probabilmente mai scoperto se, considerando le condizioni morali e materiali del suo equipaggio tormentato dalla solitudine spaventosa di quei paraggi, dal brutto tempo perpetuo, dall'inattività, il comandante Lüdecke non avesse deciso di lasciare il suo nascondiglio, di uscire nel Pacifico australe per riprendere il combattimento.

Fin dall'inizio della Seconda Guerra mondiale, Hitler aveva fatto rimpatriare il capitano Pagel perché tenesse delle conferenze agli equipaggi della Kriegsmarine dalle quali risultava che ogni catastrofe,

(1) Appena corrette nel momento attuale, come ho potuto accertare da me stesso...

come la battaglia delle Falkland, poteva essere dominata. Heinrich Garbers l'aveva incontrato e possedeva adesso la carta segreta dell'arcipelago fuegino di cui l'Inglese era sempre privo!

Ma, senza scendere a quelle latitudini australi, poteva anche rifugiarsi su un'isola del Sud Atlantico mai visitata, possedimento portoghese in cui non vivevano che capre e mantenervisi per degli anni dal momento che l'uomo, un tempo, vi viveva (2). Navigava adesso nelle zone di pesca portoghesi, accarezzando quei grandi sogni di libertà, la libertà di vivere lontano dagli uomini e vicino all'Oceano, quando l'Abwehr, profondamente rimaneggiato dopo l'esecuzione dell'ammiraglio Canaris, fissò per radio il nuovo punto d'atterraggio: «Nell'impossibilità di fare ritorno ai porti francesi occupati, toccare Vigo, farvi internare il battello dagli Spagnoli e raggiungere la Germania per via diplomatica.»

Garbers insorge. I sentimenti che lo animano differiscono radicalmente dall'idea che i servizi segreti si fanno delle cose. Lei ha dato l'anima al *Passim* con le sue fantastiche crociere. Una complicità latente esiste tra di loro. Come oserebbe abbandonare in mani straniere quel battello che ha segnato con la sua azione, con quella del suo equipaggio, con mille sforzi, mille sacrifici, con i rischi corsi? E soprattutto, nonostante la guerra o forse a causa di essa, ha prolungato attraverso il *Passim* la storia gloriosa della marina a vela!

Notte al largo. Nel quadrato: Intorno al tavolo esiguo i cinque uomini d'equipaggio ed il loro capitano sono radunati gomito a gomito, giacché il *Passim* si governa da solo, seguendo fedelmente la sua rotta di piccolo lasco. Garbers annuncia lentamente:

–Ho degli ordini per consegnare il battello agli Spagnoli, a Vigo. Dirò che la nostra radio è fuori uso e che non li abbiamo ricevuti quando farò il mio rendiconto a Berlino. Ho deciso di ritornare direttamente a Kiel doppiando la Scozia e l'Irlanda del Nord! Che ne pensate?

I navigatori da diporto dell'ultima possibilità non pensano nulla di buono... Doppiare l'Irlanda dal Nord mentre l'inverno si avvicina?... Affrontare il Mare del Nord dominato dalla flotta angloamericana?... E per salvare quel veliero di scarso valore?... il comandante Garbers sogna! O forse non vuole sopravvivere alla disfatta già acquisita del III Reich?... L'equipaggio non segue più il suo comandante...

La discussione dura ventiquattro ore, ma la conclusione non cambia...

(2) Probabilmente Fernando de Noronha.

La missione è compiuta. Perché correre il rischio di cadere nelle mani del nemico dal momento che sacrificando il battello l'equipaggio salva la propria libertà? Il progetto di Garbers raccoglie l'unanimità contraria. Il comandante allora s'inchina.

Ma prima di raggiungere Vigo, bisogna restituire al *Passim* l'aspetto dell'uso per un veliero che naviga per diporto, con una mezza dozzina di civili residenti nella Repubblica Argentina e che ritornano in patria. Distruggere prima i documenti di bordo che danno al veliero la definizione di «nave da guerra». Poi, i libretti di paga che ogni uomo detiene allo scopo di poter rivendicare i diritti definiti dalla convenzione di Ginevra. Una volta gli uomini «chiari», ci si occupa del battello. La mitragliatrice MG 42, la cassa di bombe a mano fortunatamente inutilizzate, i fucili Mauser, passano fuori bordo. Restano i tre agenti segreti che non desiderano seguire la stessa via, da molto tempo ammarinati, convinti della capacità di un piccolo veliero di collegare l'America con l'Europa in tutta sicurezza, e non rimpiangono più il loro soggiorno nel meraviglioso bagno dei venti alisei invece dell'attesa clausura in sommergibile.

A 100 miglia da Vigo, il *Passim* si avvicina dunque alla costa. Il suo capitano fa mettere in mare due canotti e sbarca i tre compagni ingombranti. Egli sa che se commettesse l'imprudenza di metterli a terra in un porto, ventiquattro ore più tardi le spie inglesi verrebbero a conoscenza di tutto sulla loro identità e sulla parte che essi hanno sostenuto!

L'indomani, entra a Vigo con un'aria innocente, bandiera argentina e guidone dello Yacht Club di La Plata vibranti al vento. Come previsto, il fior fiore dello spionaggio inglese radunato un'ora dopo l'ormeggio, fotografa non solo il veliero fantasma ma anche ogni membro dell'equipaggio. La battaglia contro l'Oceano è terminata, il combattimento terrestre comincia, uno chiamando l'altro in quella guerra civile che opponeva i Tedeschi agli Inglesi, gli uni e gli altri fratelli di razza divisi da un odio tanto stupido quanto artificiale.

*

Il comandante Garbers si era presentato alla capitaneria di porto interpretando il ruolo preliminarmente definito. Lui ed i suoi camerati non rappresentavano che innocui borghesi stanchi di aspettare la fine della guerra nella Repubblica Argentina. Messi nell'impossibilità di raggiungere l'Europa per la scomparsa delle linee di navigazione regolari, essi avevano colto la possibilità offerta dallo Yacht Club Mar del Plata che aveva prestato loro quel veliero. Desideravano disarmarlo all'ancoraggio e

raggiungere la Germania in aereo. Venuto dalla marina franchista amica del III Reich, il tenente di vascello che lo riceveva non espresse alcuna riserva e si dichiarò disposto a mettere il battello in luogo sicuro (1).

Heinrich Garbers riteneva la partita vinta quando incominciò la battaglia dei consoli. Il console di Germania a Vigo sosteneva si capisce la tesi del suo connazionale, mentre il console inglese moltiplicava proteste ed interventi contro il mantenimento in libertà di quell'equipaggio appartenente quasi sicuramente alla Kriegsmarine! Siccome i due consoli abitavano nello stesso edificio, la guerra diplomatica assumeva una piega accesa.

Doveva durare sei settimane. Ogni mattina, Garbers si recava alla capitaneria del porto per fare atto di presenza poi ripartiva, seguito dagli agenti segreti inglesi e americani lanciati alla ricerca di prove che denunciassero la sua qualità di ufficiale tedesco. La radio era in azione tra Vigo e Londra ma l'equipaggio del *Passim* si guardava dal commettere un'imprudenza capace di fornire armi al nemico.

Ogni mattina, dunque, il comandante del veliero fantasma incontrava il tenente spagnolo che aveva ricevuto il suo rendiconto e un dialogo sempre uguale iniziava:

–Sempre in residenza vigilata? – domandava Garbers.

–Lo siento mucho, capitan! – rispondeva l'ufficiale sorridendo con cortesia.

–Desolato quanto voi – replicava il Tedesco con pari gentilezza – ma quando potremo partire per la Germania?

–Mañana!

Mañana... Domani... Pasado mañana... Dopodomani. Con molta saggezza ed abilità, la Spagna rimandava all'indomani ciò che poteva fare il giorno stesso! In questo incontro serrato che si era ingaggiato tra potenze nemiche su campo neutrale, il console di Germania finalmente la vinse. Garbers si presentò un'ultima volta all'ufficiale di porto. Più sorridente che mai, lo Spagnolo gli strinse calorosamente la mano e gli dichiarò che se aveva garantito il suo rendiconto, era stato senza credere una sola parola del contenuto.

Treno per Madrid. Campagne placide e povere. Estrema miseria e fierezza castigliane. Hôtel Plaza e agenti segreti. L'autunno agonizzante riveste la capitale di una miracolosa morbidezza che scaturisce dal cielo lieve, dai tappeti di foglie dorate posate sui giardini del Prado; istanti

(1) Non sono riuscito a scoprire il destino finale del *Passim* dopo la guerra.

privilegiati tra un'estate scintillante ed il rigido inverno che sta per scendere dall'alto delle sierre...

Tutti gli ostacoli sembrano adesso rimossi per l'equipaggio del *Passim* che può andare e venire liberamente attraverso la Spagna. Delle prospettive turistiche prolungano la navigazione da diporto. Si accingevano a sfruttarle quando una mattina Garbers ed i membri della sua squadra, che facevano colazione tranquillamente nell'albergo discreto che avevavno scelto, sentirono il comunicato di guerra di Berlino che usciva dall'altoparlante della radio e annunciava con l'aridità bruciante della folgore: «In nome del Führer, il grande ammiraglio Doenitz ha conferito la croce di cavaliere della Croce di ferro al sottotenente di vascello Heinrich Garbers».

Commento sul nuovo cavaliere che getta il tovagliolo sul tavolo e si ritira con i suoi camerati sbigottiti come lui.

–Indubbiamente, quegli imbecilli chiacchierano o tacciono sempre inopportunamente!

Un'ora più tardi, una Mercedes dell'ambasciata di Germania si fermava davanti all'albergo, imbarcava il cavaliere degli oceani divenuto completamente indesiderabile a Madrid, lo conduceva all'aeroporto da dove, lo stesso giorno, un quadrimotore Condor lo faceva sparire in direzione di Berlino.

*

Quando la macchina che lo attendeva lasciò l'aeroporto di Tempelhof, il crepuscolo scendeva sulla città. Lo condussero prima all'hôtel Adlon nascosto sotto pesanti spessori di sacchi di terra. Le autorità che lo avevano convocato non vi si trovavano e ripartirono. Risalirono l'Unter den Linden devastato, con le sue facciate spalancate ed i marciapiedi scavati dalle bombe. Fin dove arrivavano i loro sguardi, non vi erano che palazzi sventrati, grandi edifici ridotti al loro contorno di pietra, colonne che trascinavano sui lati del viale. Da una parte e dall'altra sorgevano piramidi e portici meravigliosamente scolpiti dal napalm, lavorati minuziosamente dalle bombe dirompenti sotto aspetti imprevisti che offrivano richiamate soavi, dei bassorilievi profondamente scavati.

Neppure una rovina che non avesse il suo carattere particolare; come se generazioni di artisti vi avessero operato con un amore di costruttori di acropoli, come se il tempo avesse, poi, completato il capolavoro, posato la sua patina, arrecata l'indispensabile opera di erosione prodotta dal vento, dall'acqua del cielo e dalle lacrime delle donne in preghiera...

In meno di cinque anni, Berlino aveva radunato la grandezza della Persepoli achemenide, i trionfi di Roma, le cospirazioni di Firenze e le sventure di Cartagine. Era diventata bella, ma di una bellezza trasfigurata che non era più di questo mondo e di cui Heinrich Garbers non poteva comprendere il significato, perché non apparteneva all'«Intellighenzia» nazionalsocialista e non aveva mai eletto altro dio che Poseidone.

La macchina si dirigeva adesso verso Furstenwald. Il crepuscolo si richiudeva sulla città con sublimi riguardi, come se tutta la misericordia del mondo si rifugiasse in quegli ultimi minuti del giorno. Non vi era più che il crepuscolo ad avere pietà della tremenda disperazione di Berlino.

Per la maggior parte risparmiato dalle bombe, il quartiere di Furstenwald appariva come un'isola verde posata sul grande oceano rosso e bruno delle rovine. L'autista si fermò davanti all'inferriata che difendeva una residenza facoltosa eretta su un tappeto erboso circondato da abeti neri. Fu condotto in una sala in cui regnava una silenzio di cripta. Non sapeva che si trovava nel cuore dei servizi segreti del III Reich rimaneggiati dopo l'attentato del 20 luglio e posti sotto la direzione di Kaltenbruner che subentrava all'ammiraglio Canaris traditore del suo Führer.

Vennero a prenderlo per introdurlo nel suo studio. Parecchi ufficiali della marina e della Waffen SS circondavano Kaltenbruner che si alzò, aprì una scatola di cartone, ne trasse la Croce di ferro di cui passò il nastro intorno al collo del navigatore, sbattè i tacchi, tese il braccio all'orizzontale, lo ripiegò e riprese posto sulla sua poltrona dicendo:

–Heinrich Garbers, il Führer ha personalmente studiato i vostri rendiconti e mi ha partecipato l'ammirazione che prova per voi. Mi ha detto: sono gli uomini della sua tempra, formati nei combattimenti sulla terra e nelle tempeste degli oceani che garantiranno l'avvenire dell'Europa.

Un cameriere in livera bianca portò il vassoio sovrastato da una bottiglia di cognac francese. Il colonnello Schellenberg fece un brindisi al Führer e si girò verso Garbers per chiedergli:

–Fate parte delle SA?

–No, signor colonnello.
Non poteva dirgli che non sapeva esattamente ciò che rappresentavano le SA! Poi, Kaltenbruner gli chiese di riassumere le sue crociere di guerra. Tutti l'ascoltavano attentamente.
–Insomma – concluse il nuovo capo dell'Abwehr – un piccolo veliero, camuffato come il vostro, potrebbe trasportare un'alta personalità verso qualsiasi punto del globo senza destare l'attenzione del nemico?
–Sì...
Quale titolo doveva dare a quel Kaltenbruner che portava l'insegna di un grado del N.S.D.A.P. di cui ignorava la gerarchia? Finì col rispondere con prudenza:
–Sì... signore... Con un po' di fortuna, sì.
Schellenberg sembrava sconvolto da tanta ignoranza politica, ma non poteva azzardare un'osservazione sgradevole giacché lui non portava, come quel marinaio, la croce di cavaliere della Croce di ferro, la più alta decorazione della storia tedesca. Kaltenbruner rifletteva sempre giocando con un tagliacarte posato sulla cartella da scrittoio di pelle.
–E quel piccolo veliero potrebbe anche, per esempio, entrare in una base marittima segreta accessibile soltanto attraverso un canale strettissimo?
–Sì, signore, se dispone di un motore ausiliario.
–Bene. Grazie, tenente!
Il colloquio sembrava terminato e Garbers aspettava l'invito a ritirarsi quando Schellenberg intervenne di nuovo chiedendogli:
–Dove vi collocate politicamente?
Garbers si sentiva un poco sconcertato dal carattere inatteso della domanda. Ma non aveva voglia di corteggiare quelle potenti personalità e rispose francamente:
–Da nessuna parte, signor colonnello... Sapete, io, sono essenzialmente uno sportivo. Navigo a vela. E' la passione della mia vita. Voi mi dite dove devo andare ed io ci vado. Senza farmi domande!
Schellenberg arrischiò una smorfia che Kaltenbruner sorprese. Egli alzò il braccio indicando il comandante del *Passim* e disse al suo vice:
–Per noi, Schellenberg, un tale uomo è almeno un colonnello!
Schellenberg si girò verso Garbers.
D'ora in avanti, siete colonnello dell'Allgemeine SS (1).
Aprì il suo libretto, iscrisse la promozione che, molto fortunatamente per il marinaio, non doveva mai essere conosciuta dagli sbirri

(1) La SS germanica e politica, non la Waffen SS.

internazionali che stavano per piombare sulla Germania vinta. Strinse a lungo la mano di Garbers prima di permettergli di ritirarsi.
L'allarme ora suonava per la terza volta della giornata. Lunghi pennelli di setola verde si misero a spazzare le profondità del cielo. Un fulmine a ciel sereno della D.C.A. insediata sulle torri del Zoobunker diede la spinta alla difesa. Quasi subito delle bombe caddero, ma lontano da Furstenwald. La via, però, vibrava, sembrava fare la gobba, a piccoli colpi spasmodici. Dei vecchi della difesa passiva apparvero con il capo coperto di cuoio lesso. L'età avanzata dava a quegli uomini l'irrealtà di cavalieri della guardia notturna dell'Anno Mille, che salmodiavano la regola aurea delle notti paurose.
«... Abitanti di Berlino, rientrate in casa!
«Giacché è giunta l'ora del coprifuoco.»
Heinrich Garbers ascoltava il vento alzarsi su Berlino, città fantasma che stava salpando per le crociere da cui le città e gli uomini non ritornano. Egli pensava che doveva affrettarsi a fuggirla se voleva approfittare della licenza di un mese accordata dal colonnello Schellenberg.

*

Un mese più tardi, si trovava a Rendsburg e stava armando, con la sua solita minuziosità, un vecchio battello pilota, il *Prinz Adalbert*. Doveva adesso fare vela verso la foce dell'Orinoco per depositarvi una nuova squadra di agenti segreti! Arrivarono a bordo il 30 gennaio 1945, quasi contemporaneamente alla telefonata che annullava la spedizione. I fronti bruciavano ad Est, ad Ovest, a Sud. Le città tedesche crollavano e si consumavano una dopo l'altra. Gettare emissari sul continente americano, a beneficio di una politica mondiale ormai proibita, non presentava più interesse. L'ammiragliato gli diede dunque il comando di una chiatta a motore di 300 tonnellate che armò ad Amsterdam. Partendo da Hoeck Van Holland, doveva tentare di rifornire Dunkerque accerchiata. Missione impossibile! Contro la volontà di Garbers che aveva la pretesa di salpare ad ogni costo, il maggiore Brandis fece annullare tutto dall'ammiraglio Doenitz in persona.
Quando Doenitz, rivolgendosi al popolo tedesco e ai suoi alleati, annun-

ciò l'assunzione del Führer, sottolineata dalle note esoteriche della III sinfonia di Brückner, il tenente Garbers si trovava sempre ad Amsterdam. Due giorni dopo la capitolazione, un commando anglocanadese armato fino ai denti assalì la sua chiatta. Gli Inglesi gli rubarono prima l'orologio, come i selvaggi siberiani, poi il portafogli, e perfino i suoi indumenti marittimi. I Canadesi lo colpirono a manganellate e lo gettarono, accuratemente legato, su una jeep. Prigione di Rotterdam. Cella spoglia, umida e gelida. Per quindici giorni, fu nutrito peggio di un cane abbandonato, con buccie di patata. Garbers si chiedeva a cosa era dovuto quel regime specialissimo. La sua persona non era in causa. Egli subiva il tentativo di assassinio collettivo condotto dagli Angloamericani contro tutti coloro che avevano catturato con le alte decorazioni dell'esercito tedesco o le sigle della SS che gettavano nelle prigioni e nei campi affamandoli sistematicamente.

Infine, l'Intelligence Service gli mandò uno dei suoi agenti e si cessò di trattarlo peggio di una bestia. L'interrogatorio cominciava.

–Che genere di battello comandavate?

Heinrich Garbers non difettava di umorismo, quantunque Tedesco, e replicava:

–Una nave stazionaria meteorologica nel Nord Atlantico.

L'Inglese alzò le spalle.

–Non prendeteci per imbecilli. Comandavate un sommergibile al servizio dell'Abwevr. Nel 1943, avete depositato degli agenti sulla costa Ovest dell'Africa del Sud. Nel 1944...

Garbers non poteva negare giacché l'Intelligence Service sapeva tutto, anche i nomi degli agenti segreti successivamente imbarcati sul *Passim.*

–E' vero – riconobbe – ma non costituivo che un trasportatore con il mio piccolo veliero. La sapete più lunga di me sulla gente dell'Abwehr di cui non volevo conoscere nulla se non che si chiamava Heinrich, Jim, Fred o Gonzales. E' tutto.

–Non avete mai comandato un veliero, ma un sommergibile! Strategicamente, nessun veliero era in grado di collegare l'Africa o l'America centrale eludendo la nostra sorveglianza. Tecnicamente, non si tiene il mare per sei mesi senza scalo o rifornimento al largo con un veliero di 30 tonnellate, come pretendete!

–Eppure è così che ho condotto le mie crociere.

–Allora, fatemi un rapporto scritto.

–Perché, dal momento che sapete tutto?

–Conosciamo tutto, salvo il numero di matricola del sommergibile che

comandavate. Ditelo e siete libero.

Qualche settimana più tardi, un capitano inglese lo prende in carico, lo imbarca su un aereo con destinazione Londra. L'apparecchio è occupato da ufficiali superiori. Un ammiraglio US gli offre la sua razione di prima colazione contemplandolo con un certo sgomento e Garbers pensa: Anche costui mi scambia per un comandante di sommergibile che ha fatto sparire Hitler, Eva Braun e Bormann! Egli crede che si stia per giudicarmi come criminale di guerra! Quale onore!

Garbers si ritrova in un manicomio in parte convertito in prigione e gli interrogatori riprendono.

–Qual era il numero del vostro sommergibile?

–Che cosa sapete dei nuovi sommergibili divenuti operativi nell'aprile 1945?

–Voi ci imbrogliate raccontandoci le vostre storie di crociere a vela.

–I vostri rapporti rientrano nell'immaginazione pura.

–Vi scambiate con il capitano Slocum dimenticando una cosa: lui faceva proprio il giro del mondo con la vela, ma in tempo di pace!

–Come avreste salpato da Arcachon sfuggendo alla nostra sorveglianza aerea?

–Che ne è stato del vostro sommergibile?

Sempre il sommergibile, tre anni nella scia del *Passim* ma spostandosi con il suo comandante, di manicomio in campo di prigionia, dal paese di Galles alla Scozia. La crociera del prigioniero durò sei mesi. Gli Inglesi non ammetteranno mai che il deposito di agenti segreti su coste tanto lontane sia potuto essere eseguito da velieri di meno di 40 tonnellate, e forse gli ultimi testimoni ancora viventi di quell'epoca non lo ammettono oggi, nonostante le imprese realizzate poi dai navigatori da diporto, imprese delle quali nessuna ha superato quelle del *Kyloé* e del *Passim.*

E' la mancanza di immaginazione degli Inglesi che assicurò una costante immunità ai velieri fantasma. Nessuno di essi avrebbe superato i loro sbarramenti se avessero sospettato, anche vagamente, la vera natura delle missioni che compivano. Tali sono in effetti gli Inglesi, tenaci nell'errore come nel genio. Finirono con lo stancarsi e presero la decisione di rimandare il prigioniero in Germania.

*

Quando arrivò sulle rive dell'Elba, Garbers si diresse lentamente verso il vecchio ancoraggio del suo panfilo personale, il *Windspiel III* che aveva colà disarmato nel 1939, senza speranza di rivederlo mai. Una lieve vertigine gli annebbiò la vista. Il battello lo attendeva, correttamente ammarrato al suo posto. Intatto. E non si trattava di un veliero fantasma! Allora, il comandante dei velieri fantasma, che non aveva mai capito nulla del nazionalsocialismo, quantunque navigando al suo servizio, pensò che avrebbe potuto forse un giorno adottare il suo motto per rendere omaggio al proprio battello, conferendogli la targa di rame tradizionale in ogni marina e che portasse la scritta : «Il mio onore si chiama fedeltà».

Capitolo V

IL "FALKEN"

1948-1949

Ludwig Lienhardt, SS Hauptsturmführer della divisione Viking, diede l'ordine di salpare. Diverse unità di quel corpo famoso, quasi interamente composto di volontari scandinavi ed olandesi, si trovavano accerchiate in Curlandia, sottoposte alla pressione dell'armata rossa, minacciate di annientamento in quella fine disastrosa dell'anno 1944. Hitler non aveva probabilmente dato l'ordine di evacuare quelle truppe, ma ciò che non sembrava urgente, visto da un gran quartier generale lontano, s'imponeva rigorosamente sul terreno. Lienhardt aveva scoperto lo *Joan,* vecchio tre alberi che batteva bandiera estone requisito dall'organizzazione Todt. Fece imbarcare i suoi uomini, il materiale bellico e l'approvvigionamento della sua unità, con un leggero supplemento preso in prestito nei depositi dell'esercito, destinati in ogni modo al saccheggio, cioè centinaia di casse di whisky e di cognac che sosterranno un ruolo importante nell'avventura del *Falken.*

Il *Joan* ha bene un motore ausiliario, ma niente elica, come il *Soizic* e niente gasolio. Si tratta di lasciare il porto di Libau manovrando a vela, e di notte per sfuggire agli aerei russi. Le Waffen SS diventano gabbieri con fortune diverse. Né il salpare né l'ulteriore navigazione costituiscono una pagina gloriosa nella storia della marina a vela, certo, ma quei 300 superstiti di Curlandia riusciranno ad attraversare il Baltico e a toccare il porto di Stoccolma.

La Svezia è neutrale e si trova in una situazione inestricabile in quegli ultimi mesi di guerra. Essa si è impegnata col III Reich autorizzando il passaggio ed il rifornimento delle sue truppe verso Narvik, vendendogli quegli eccellenti cannoni Beaufort che pestarono Leningrado e massacrarono gli

aerei russi ma, per equilibrare discretamente la bilancia, accolse le spie inglesi e russe, gli ebrei in fuga ed i resistenti norvegesi braccati nel loro paese. Per ben comprendere ciò che sta per seguire, è bene sapere che nel 1939, più della metà degli ufficiali svedesi, nazionalsocialisti quanto il grande esploratore Sven Hedin, si auguravano la vittoria di Hitler; mentre il mondo politico, decisamente socialdemocratico, si appoggiava su una polizia più o meno rossa!

I poteri dell'esercito che nasconde la croce uncinata sotto le spalline, diminuiscono man mano che prende forma la disfatta tedesca. Rimangono abbastanza forti, nel 1944, perché una compagnia, banda in testa, accolga sulla banchina il misero *Joan* da cui discendono in armi, 300 SS della divisione Viking. Gli ottoni suonano lentamente *Avevo un camerata*. I biondi soldati presentano le armi, con la risolutezza di un popolo rimasto, malgrado le apparenze, il più militarista del mondo.

Che ne sarà di quei superstiti? Il *Joan* può riprendere il mare se non supera il termine accordato dalle leggi internazionali per soggiornare in porto neutrale, ma non si trova tecnicamente in stato di salpare e andrebbe a fondo se lo osasse prima di raggiungere un porto tedesco del Baltico. La truppa potrebbe domandare il libero passaggio verso la Norvegia e raggiungere l'armata hitleriana che la occupa, ma bisognerebbe che avesse la volontà di continuare il combattimento. Non l'ha più. In quanto ufficiale più anziano nel grado più alto, Ludwig Lienhardt ha organizzato un referendum tra gli uomini stanchi, prostrati dagli ultimi combattimenti, dagli anni di miseria psicologica subiti in Russia. Non ha ricevuto più di sei risposte favorevoli! Gli scampati dello *Joan* scelgono dunque l'internamento. Gli Svedesi vi procedono con una certa sollecitudine finché la faccenda dipende dall'esercito, con un'ostilità carica di ipocrisia quando passerà sotto il controllo della polizia. Lo *Joan* è scaricato, le armi passano sotto il controllo del governo e Ludwig Lienhardt prende in carico le scorte dell'intendenza, comprese le casse di cognac e di whisky. L'attesa dell'ineluttabile adesso incomincia per quei volontari stranieri chiamati a subire la sorte dei soldati tedeschi già internati in Svezia.

*

Curioso personaggio quel dottor Ludwig Lienhardt. Originario di Flensburg, nato da una famiglia di navigatori stabiliti da sempre sulla costa della Frisia del Nord, si riscontra il suo passaggio in tutti i servizi possibili ed immaginabili del III Reich tranne che... nella marina! I suoi antenati avevano forse comandato i drakar che scoprirono la foce del San Lorenzo, ma lui, nemmeno un battello lavatoio! Lo si è appena ritrovato in Curlandia in qualità di Hauptsturmführer della SS Viking, ma è interessante venire a sapere che, nello stesso tempo, egli esercitava nei paesi baltici le funzioni di agente consolare per conto della Svezia! Egli occupava prima della guerra un posto importante ma molto mal determinato nell'intellighenzia razzista e pagana che gravitava intorno a Sven Hedin, lui stesso circondato di mistero dopo le sue esplorazioni famose del Tibet e della Mongolia esterna. Che cosa sappiamo delle scoperte che avrebbe fatto laggiù e di ciò che Himmler ne avrebbe ricavato per l'insegnamento nei suoi monasteri d'Hildesheim e di Wevelsburg, dove gli uomini dell'Ordine nero si consacravano a- cito – «determinare i mezzi per rimettere a posto l'uomo nell'ordine naturale». Si dice anche che Ludwig Lienhardt ha una fattoria in Dalecarlia, ciò che consentirebbe di spiegare un certo numero di cose. Una sola certezza: lui non è internato... Come responsabile del materiale della Viking? Come membro della cerchia di pensiero di Sven Hedin? Come proprietario in Svezia? Ci è difficile poter dare una risposta.

Quando il III Reich capitola, il numero di soldati tedeschi ed assimilati internati in Svezia ammonta a più di 30.000. Ma ne arrivano ancora nelle due prime settimane di maggio. Le ultime sacche di accerchiamento si sono vuotate dal mare; verso Gotland, partendo dalla Curlandia, nell'isola di Bornholm partendo da Danzica. Il gruppo di Gotland – 7 Estoni, 11 Lituani, 149 Lettoni – è internato prima a Rinkaly, poi a Ränneslätt- quello di Bornholm è convogliato su Bökeberg, poi concentrato con gli altri a Ränneslätt.

Le ultime fughe dai porti o dalle spiaggie sotto il fuoco diretto dei Russi sono spaventose. Tutto ciò che galleggia viene utilizzato. Ciò che sembrava non potere più navigare, d'ora in avanti naviga. Donne, bambini si mescolano ai soldati; non per fuggire il marxismo di cui non sanno nulla ma i Russi, il nemico storico dei paesi baltici. Nella notte del 9 maggio, il piccolo porto di Katthammarsvik, sperduto sulla costa svedese, riceve alle 23.30 il *Gulbis*, specie di rimorchiatore bassissimo sull'acqua, carico di alcuni soldati validi, di un mucchio di feriti di cui la più parte è soccombuta durante

la traversata. Due altre imbarcazioni, tra cui una chiatta, accostano nella notte del 10 maggio. La chiatta non trasporta che alcuni rifugiati giacché, facendo acqua, ha minacciato di inabissarsi a più riprese e, per sopravvivere, quelli che a bordo avevano il sangue freddo si sono progressivamente disfatti dei morti, poi dei feriti! Affonderà nel porto qualche ora dopo l'attracco.

Gli Svedesi accolgono quegli scampati dall'inferno con la loro abituale riservatezza e con una certa benevolenza negli ambienti militari. Alla latitudine di Katthammarsvik, la temperatura diurna non supera +3°. Tutti i rifugiati dichiarano prima: abbiamo freddo! Poi: abbiamo fame! È difficile citare con certezza il nome dell'ultimo battelllo che si presenta sulle coste, prima perché alcuni non lo portano più; poi perché, malgrado la vigilanza della polizia e dell'esercito, un piccolo numero di civili e di soldati riesce a sbarcare clandestinamente. È il caso di un uomo chiamato a porci dei problemi il quale,scomparendo da una spiaggia lituana, di notte, a bordo di un minuscolo veliero del genere «vaurien», riuscì, solo alla manovra, ad attraversare il Baltico, sbarcare nell'arcipelago di Stoccolma vicino a Vaxholm, entrare clandestinamente in Svezia e a trattenervisi, probabilmente grazie all'appoggio della stessa massoneria nordica che dovette aiutare Ludwig Lienhardt. Lo si diceva barone baltico e si faceva chiamare von Allenburg.

*

Il 2 giugno 1945, l'ambasciata russa a Stoccolma consegna al ministero per gli Affari esteri una nota con la quale il suo governo rivendica, conformemente ai termini della capitolazione, il rinvio dei soldati tedeschi sui fronti da cui dipendevano l'8 maggio 1945. Ciò viene a costare il rinvio di tutti nella zona di occupazione sovietica dal momento che tutti provenivano dal fronte dell'Est. Secondo punto: consegna dei civili e militari baltici combattenti nell'esercito tedesco, e di tutti i «criminali di guerra». Se la prima parte della nota è poco attendibile dal punto di vista del diritto internazionale, la seconda appare essenzialmente politica, tanto per quanto riguarda i Baltici quanto per i volontari stranieri e per i «criminali di guerra». Imprudentemente legalizzata dalle nazioni occidentali, la nozione «crimine di guerra» permette tutte le estensioni politiche e si sanno i Russi capaci di decretare «criminale di guerra» ogni oppositore del loro regime. È dunque il diritto di asilo politico, privilegio tradizionale di un paese neutrale, che si vede rimesso in questione. Che cosa sta per decidere il governo?

La faccenda sarà trattata in partenza con incredibile leggerezza. Il ministero per gli Affari esteri svedese prepara, secondo la tradizione diplomatica, due note: una che respinge la richiesta russa, l'altra che promette di darle seguito. L'alto funzionario che recava le due note si presentò nel gabinetto del Primo ministro,Per Albin Hannsons, un uomo amatissimo dal popolo che lo chiamava col suo nome di battesimo. Egli s'impadronisce del primo documento, quello che dà seguito alla richiesta russa, lo legge, rialza la testa, sembra esitare un poco e dice al funzionario:

–Mi sembra accettabilissimo!

Poi osserva il secondo documento posato sulla scrivania e domanda:

–Che cos'è?

–La risposta negativa, signor presidente.

Il presidente getta una breve occhiata sul testo, arriccia il naso e annuncia:

–La prima risposta mi pare quella buona.

L'alto funzionario raccoglie i documenti, s'inchina e si ritira. È il punto di partenza di una faccenda che sta per sconvolgere, per molto tempo, la buona coscienza svedese. Consegnando i rifugiati baltici, come la Svizzera i rifugiati francesi, la Svezia sta per perdere tutti i diritti di appellarsi alla democrazia e le sue ulteriori professioni di fede non appartengono più che al campo della menzogna. Il premio Nobel cercava di far scusare l'invenzione della dinamite, ma come potrebbe la Svezia far dimenticare, che una volta almeno nella sua storia, essa ha rinnegato la propria morale giocando il diritto del più forte contro l'umanesimo?

*

Il processo di consegna sta per seguire il suo corso. Ludwig Lienhardt che viva tranquillamente in una fattoria amica, a sud di Stoccolma, viene arrestato, poi rilasciato ma, d'ora in poi, dovrà firmare ogni settimana il re-

gistro della polizia locale. Non potrebbe farsi la minima illusione. I Russi stanno per richiederlo come criminale di guerra. Egli ha partecipato alle terribili battaglie di Curlandia dove nessuno dava quartiere all'avversario. I civili lettoni hanno liquidato la loro minoranza ebraica, odiata da secoli, con l'aiuto delle Einsatztruppen, a volte certamente composte da gente da saccheggio e da capestro, ma anche da antisemiti convinti pronti a sgozzare gli Ebrei senza toccare la loro borsa. La tecnica dell'amalgama entra in gioco a fondo in quei giorni successivi alla guerra e non fa alcuna differenza tra il soldato di prima linea ed il poliziotto i quali portano allo stesso modo il doppio lampo runico della SS. Lienhardt pensa che se cade nelle mani dei Russi, l'Occidente annovererà una vedova e quattro orfani in più. Fredda prospettiva!

Una luce di speranza appare nel novembre 1945. Ivar Anderson, articolista dello *Svenska Tageblatt,* attacca il governo, si stupisce che la commissione per gli Affari esteri del Parlamento non sia mai stata investita del «dictat» russo. Effettivamente, non vi è dictat russo giacché la richiesta viene presentata con un tono moderato. Gunther, l'ex ministro per gli Affari esteri, risponde, fa ricadere la responsabilità su Osten Uden e sostiene che lui proponeva la consegna di tutti i rifugiati, non ai Russi, ma a una commissione interalleata. La polemica si estende. Gli studenti e le chiese si pronunciano contro il rifiuto del diritto di asilo, senza schierarsi dalla parte dei «nazisti»; giacché la Svezia si è finalmente decisa, contribuendo la disfatta tedesca, a darsi una coscienza «antinazista», a parte qualche ufficiale!

I rifugiati si trovano in campi di concentramento, non molto più brillanti dei campi tedeschi - e come potrebbero esserlo in quella grande indigenza che opprime l'Europa dopo sei anni di blocco inglese? - A Havdhen, Ränneslätt, Gällpofta. La sorveglianza si va facendo più aspra man mano che la polizia sinistreggiante vi sostituisce l'esercito svedese nazificante! Il governo socialdemocratico conosce bene i sentimenti degli stati maggiori e diffida di essi.

Ludwig Lienhardt ed i suoi amici si tengono al corrente dell'evoluzione delle trattative tra Svedesi e Russi. E' probabile che gli appoggi di cui l'SS gode a Stoccolma lo salvino da una deportazione imminente, giacché i soldati di nazionalità tedesca sono già partiti per la zona di occupazione Est, e lui rimane. Ma gli si consiglia in alto loco di imitarli spontaneamente! E di agire il più discretamente possibile! Probabilmente, potrebbe imbarcarsi su una nave neutrale, sotto le maschera di una falsa identità e raggiungere così il Nuovo Mondo rischiando poco. Ne accarezza l'idea per qualche settimana, ma si desta una mattina con una idea forza: Mi dirà più tardi che essa era folgorata in lui come una fiamma. Essa non scaturiva partendo da un ragionamento, ma sembrava venire da lontano, come il prodotto non solo di tutta una vita, ma di una successione di vite anteriori, sempre più sfumate man mano che si immergevano nella nebbia dei secoli. Era un'idea tanto folle quanto assurda e non se ne poteva ritenere responsabile l'Hauptsturmführer Lienhardt, né il Professor Doktor, né l'agente consolare della Svezia nei paesi baltici! Il responsabile non aveva nome, giacché esso si era perduto nella catena delle generazioni, ma nessun dubbio sussisteva in quanto all'origine di quella voce, al responsabile di quel folle impulso. L'antenato vichingo gli ordinava di mostrarsi degno degli avi e di partire a vela per le Americhe comandando la propria nave!... Tutti i modi di lasciare discretamente la Svezia erano meglio di questo! Lienhardt non aveva mai navigato a vela. Non aveva né battello né i mezzi per reclutare un equipaggio. Ma annoverava un antenato vichingo che dava i suoi ordini dal profondo della loro comune unità razziale e l'idea di disobbedirgli non lo sfiorava. Egli pensava dunque molto naturalmente che raggiungere il Rio de la Plata su una goletta presentava meno difficoltà che scoprire la foce del San Lorenzo su un drakar e, da quel momento, visse per quel sogno!

*

Il mercoledì 21 novembre, alle 17, una donna si presenta al campo di Ränneslätt e chiede di parlare al soldato lettone Raiskyms. Essa gli consegna una carta recante un supposto indirizzo. Si tratta di un messaggio in codice. L'indomani, le sentinelle scorgono gli internati che, obbedendo al messaggio, escono dalle baracche e depongono in mezzo al cortile tutti i viveri forniti dagli Svedesi. Alle 8.45. i tenenti Eifus e Galitis, responsabili dei prigionieri, si recano alla testa di una delegazione nell'ufficio del comandante, il maggiore Grahnberg. Essi annunciano l'inizio di uno sciopero della fame. Nella notte del 28 novembre, l'ufficiale di servizio, Patrick Linden fa la ronda e trova la porta di una camera chiusa a chiave. La fa sfondare. Sul letto giace il giovane Baltico Lapa. Si è affondato un pugnale nel cuore. Le minacce di Galitis prendono forma. Nella conferenza stampa che ha tenuto, inquadrato da un soldato di sedici anni e da un altro di ses-

santadue, egli ha manifestato al governo che se lo sciopero della fame non basta, i Baltici procederanno a un suicidio collettivo. La stampa gli fa eco. Lo *Stockholm Tidinge* scrive:

«I Baltici: piuttosto la morte che l'U.R.S.S. Accerchiati dai reticolati, 57 guastatori devono salire sul battello di schiavi.»

Gli scioperanti della fame rifiutano gli aiuti della Croce Rossa. 700 medici svedesi subissano il governo di telegrammi per protestare contro la consegna dei Baltici. Gli studenti di Uppsala e di Lund si uniscono s loro. Le associazioni cristiane di Stoccolma fanno appello al ministro per gli Affari esteri. Scortati da giornalisti, dei preti ottengono un'udienza del ministro Osten Unden. Egli li riceve con disinvoltura, semidisteso su un divano... Tenere i rifugiati? Impossibile!... Consegnarli all'Ovest? Impossibile!... Egli non vuole speculare su una rottura tra Est ed Ovest. impossibile trattare l'U.R.S.S. come Stato barbaro... Osten Unden è un socialista che ha conservato la nostalgia di Kerensky... Tutto va bene, afferma egli con voce brusca. Nulla di cui dolersi!

Il tono dell'emozione sale ancora quando si viene a sapere che il battello russo, incaricato del trasporto, ha lasciato Murmansk per Trelleborg. I suicidi s'intensificano nei campi e l'avvenire rimane oscuro per Ludwig Lienhardt. Egli ricerca attivamente un battello non troppo caro e in grado di affrontare una grande traversata oceanica. Ma la guerra ha consumato molte navi poiché, disfatta e vittoria si sono giocate sul mare come lo avevano annunciato gli Inglesi il 3 settembre 1939 attaccando il III Reich.

Lienhardt ha trovato l'*Ingeborg*, schooner ritirato da un servizio di cabotaggio sul Baltico e messo in vendita dai suoi armatori. Ancora incapace di dare un giudizio sullo stato di un battello egli ha molto esitato ma una voce interna gli diceva che doveva raggiungere l'Argentina a vela col solo aiuto di un motore ausiliario per le entrate e le uscite dei porti, e l'*Ingeborg*, andando normalmente a motore con l'appoggio di una debole velatura, non conveniva. Respinse dunque la soluzione facile nonostante i consigli di un giovane Danese Jören. specialista del Diesel marino, che desiderava emigrare con lui a Buenos Aires.

Lasciare la Svezia in battello non presentava tuttavia alcuna difficoltà per l'SS Hauptsturmführer e Herr Professor Lienhardt. Gli bastava salire a bordo del *Cuban*, battente bandiera dell'U.R.S.S., che aveva appena accostato a Trelleborg in vista d'imbarcare 2.500 rifugiati. Uno più, uno meno, poco importava all'impero di Stalin in cui regnava un saggio disprezzo del-

la morte ed una concezione grandiosa della tragedia umana, ma, rigettato dalla parte dell'Occidente piccolo borghese dopo lo scacco della SS, Lienhardt trovava che il *Cuban* non si accingeva a fare rotta nella direzione buona. Scomparve dunque improvvisamente dalla fattoria in cui abitava, dai bar di Stoccolma che frequentava, dai porti che visitava alla ricerca di un battello.

Il 30 novembre, un effettivo di soldati e di poliziotti si presentò nei campi d'internamento – dichiara il colonnello von Horn che, dieci anni più tardi, doveva officiare in qualità di generale dell'O.N.U. – Ebbi orrore di quell'episodio macabro che considero come uno dei più disonoranti della storia moderna della Svezia. Tra le vittime, non vi erano soltanto dei cittadini tedeschi ma anche Austriaci, Cechi, Alsaziani, Francesi, Finlandesi e Polacchi. Vi erano soprattutto 160 Baltici, la cui divisa tedesca doveva suggellare la sorte e che commossero più particolarmente il pubblico svedese...

«In mezzo a tentativi di suicidio e di autolesionismo, quegli uomini furono condotti con la forza fino ai treni. A Trelleborg, dove attendeva una nave russa, vi furono relativamente pochi incidenti, ma la vita di quei morti vivi che avevamo traditi ci causò un'indicibile vergogna (1).»

Irrefutabile, la testimonianza di Horn appare tuttavia incompleta. Non è senza incidenti che i rifugiati s'imbarcarono. I Tedeschi gridavano:

–Uccideteci qui, non vogliamo partire!!!

Taluni si buttavano fuori bordo. Un Lettone scalò l'albero della nave e, siccome il *Cuban* mollava gli ormeggi, finì per prendere il volo, le braccia aperte, senza proferire parola né lanciare un grido per terminare i suoi giorni nelle acque svedesi così poco accoglienti. La polizia militare fece 60 feriti che i Russi curarono a bordo giacché, alla fine, il destino di quei reprobi fu molto meno tragico del previsto. Pochi Lettoni si ritrovarono in prigione (60 in tutto). Un solo ufficiale delle Einsatztruppen fu condannato a morte poi verosimilmente graziato, probabilmente per aver liquidato qualche migliaio di Ebrei, operazione che non é mai fatta per dispiacere ai dirigenti russi, da Pietro il Grande a Stalin, dall'atamano Petliura a Vlassov. Il vento aveva cambiato direzione! Dopo le atrocità di Gumbinnen, la tazza di tè! Poiché l'eternità della Russia fa esplodere le costruzioni politiche. Comunismo o no, è sempre Tolstoi! Sempre Dostoievski!

Una volta ricacciato quel primo contingente di reprobi, la polizia militare brucia una parte dei campi d'internamento, come se cancellando le traccie del suo crimine l'assassino potesse liberarsene la coscienza! Ma l'ope-

(1) Karl von Horn, *Soldato della pace*, Presses de la Cité.

razione non è terminata. Rimanevano i Baltici trasportati negli ospedali durante lo sciopero della fame e ancora alcuni Tedeschi. Rimaneva Ludwig Lienhardt!

*

E' in un "Central Hotellet" o uno "Stora Hotellet" che la vita sociale, in Svezia, sviluppa i suoi riti. Si beve molto sotto le pareti dorate! Ogni volta che un uomo rispettabile ha terminato il suo discorsetto, o una donna il suo pezzo forte sull'evoluzione dell'educazione sessuale, tutti alzano gravemente il bicchiere e pronunciano la parola di rito: skol! Alla vostra salute!... Proposizione sulla quale si contava molto per guarire la malattia della felicità e che non ha mantenute le speranze poste in essa.

E' in una di quelle riunioni, e non in un porto, che Lienhardt sentì parlare per la prima volta della goletta che stava per corrispondere al suo sogno. Si discuteva di battelli. Le navi occupano un grande posto nelle preoccupazioni degli abitanti di Stoccolma perché una distesa d'acqua appare quasi sempre nella prospettiva aperta dalle sue vie, dai suoi viali, dai suoi giardini. Vista dalla cima dei monumenti o dei grandi edifici all'americana di cui un ristorante occupa spesso l'ultimo piano, Stoccolma merita benissimo il suo titolo di Venezia del Nord.

Lienhardt aveva appena fatto la conoscenza di un uomo riservato, cortese, che si era presentato sotto il nome di von Allenburg ed il titolo di barone baltico. Non aveva ritenuto bene raccontare il modo nel quale era atterrato in Svezia dopo aver attraversato il Baltico su un veliero della statura del «vaurien» francese. Dopo la strofa di rigore sulla bassezza del governo socialdemocratico che consegnava gli innocenti Lettoni e Lituani all'orco sovietico, si era parlato di battelli. Ludwig Lienhardt desiderava acquistare un veliero d'alto mare? Von Allenburg conosceva uno «ship-chandler» venditore di una goletta di 160 tonnellate, di anzianità più che certa ma ancora solida.

Incontrarono i venditori qualche giorno più tardi e le discussioni incominciarono. Nulla sembra più complesso del trasferimento di una nave d'occasione. L'operazione sembra esigere dei riti precisi, dei termini imprescrittibili. Lienhardt li adempie con pazienza e finisce col trovarsi

davanti all'oggetto dei suoi sogni.Dei sogni che parevano tramutarsi in incubi. La costruzione del battello risaliva alla fine del XIX secolo. Aveva prima servito da nave scuola per la marina da guerra svedese, poi esercitato il cabotaggio per diversi armatori. Si trovava adesso in uno stato pietoso, destinato ad essere tagliato a pezzi se non avesse trovato un nuovo padrone. Lo trovò.

Da quando aveva preso la decisione di partire per la Repubblica Argentina sulla sua propria nave, Lienhardt si era immerso nella letteratura inglese consacrata alla vela. Sapeva adesso riconoscere un buon scafo e differenziarlo da uno scafo marcio, ciò che non è d'altronde veramente difficile. Il Falken non ispirava fiducia. Ma che importano una tinteggiatura scrostata, la pece infranta nei comenti del ponte, un'attrezzatura a brandelli, quando le bordate resistono al punteruolo che vi si affonda, rivelando il cuore di quercia imputrescibile, quasi eterna, nella quale furono tagliate nelle epoche forti che potevano offrirsi le vere ricchezze, non dovendo nulla la qualità fondamentale ad altri prodotti se non naturali?

La goletta era a vela di gabbia, con albero di trinchetto a due elementi portanti un corno sull'albero e una vela quadrata all'albero di coffa. Una simile velatura non si manovra dal ponte. Ci vogliono dei gabbieri rotti alle acrobazie in altezza. I gabbieri non esistevano più ed era un po' per questo che gli armatori si separavano dal *Falken*. Lienhardt esitò poi varcò il Rubicone... Ebbene! Si sarebbe trasformato il *Falken* in goletta franca a vele triangolari. Certo, bisognerebbe rimuovere gli alberi, cambiare tutte le manovre dormienti, acquistare altre vele, poi comperare e montare un nuovo motore, apparendo il vecchio fuori uso. Bisognerebbe anche rifare tutte le sistemazione interiori. Si sarebbero rifatte e aveva un'idea nuova sulla questione. Egli sistemerebbe un quadratino sul quale darebbero tutte le cabine, come altrettante celle monacali disposte intorno ad una sala conventuale...

Lienhardt accarezza in effetti un grande disegno. Il *Falken* sarebbe diventato un Ordenburg galleggiante, una di quelle scuole di superuomini dando il cambio ai castelli dell'Ordine nero del III Reich. Malgrado la sua posizione precaria, l'ex Hauptsturmführer manteneva la nostalgia della SS e faceva probabilmente sempre parte di quella società iniziatica radunata intorno a Sven Hedin ed ai baroni baltici. Egli sperava di ricominciare da zero l'opera scalzata dalla catastrofe militare, di riuscire nell'emisfero Sud ciò che era appena andato male nell'emisfero Nord. Ma erano queste pro-

spettive ancora lontane e, per il momento, si trattava prima di tutto di lasciare l'Europa con quella barca. Il sedicente von Allenburg approvò la sua decisione e si disse pronto ad accompagnarlo fino a Buenos Aires.

Ludwig Lienhardt comperò dunque il *Falken* e lo pagò 8.000 corone. Ciò rappresentava il prezzo del solo scafo nel suo attuale stato di vetustà: Bisognava dunque prevedere una spesa supplementare per le sistemazioni interne, per un nuovo motore, per la trasformazione totale dell'attrezzatura, per le pitture, per le opere morte, e che sarebbe stata molto alta. Il modo in cui Lienhardt si procurò il denaro rimane per me totalmente misterioso. La sua famiglia non possedeva alcuna fortuna, lui stesso non aveva riscosso che il suo stipendio di professore fino alla dichiarazione di guerra. Disponeva, oltre alle scorte di whisky, cognac, sigarette, salvate dal disastro di Curlandia, anche della cassa nera della divisione SS Viking? Ma questa non sarebbe potuta esistere che sotto forma di marchi di occupazione, moneta senza valore dopo l'8 maggio 1945. Che detenesse i dollari e le sterline false di qualche servizio dell'Abwehr? Possibile quantunque poco probabile. Fu aiutato dalla sezione dell'Ordine nero dipendente da Sven Hedin? O dai baroni baltici potentissimi nel mondo malgrado la caduta del III Reich e rappresentati a Stoccolma da quel sedicente von Allenburg? Ma costui era arrivato in Svezia in catastrofe e con le mani vuote! A meno che non avesse realizzato abbastanza denaro vendendo la sua tenuta di Dalecarlia? Ma, esisteva poi?

Comunque sia, il *Falken* viene comperato a nome di un certo Dalfos, Svedese di origine non compromesso con la politica o con la guerra e che si dice capitano di lungo corso. Egli iscrive il *Falken* al Lloyd, contrae le assicurazioni a suo nome, ma Lienhardt gli fa firmare una carta con la quale riconosce la sua unica qualità di prestanome. Sono già in quattro per costituire un equipaggio: capitano Dalfos, svedese, Ludwig Lienhardt armatore tedesco in partibus, Jören, meccanico danese, von Allenburg, uomo tuttofare estone.

Il nuovo armatore fa rimorchiare il *Falken* in un minuscolo porto che si trova in fondo ad una baia, a nord di Stoccolma: Umbao. E' là che verranno eseguiti i lavori. Perché Lienhardt rinuncia alle facilitazioni offerte dai cantieri dei grandi porti svedesi? Per una ragione semplice: egli diffida dei Russi ma forse più ancora del governo svedese socialdemocratico! Nulla di più pericoloso dei Kerensky! Quel governo può un giorno passare sopra alle volontà occulte che lo proteggono, arrestarlo, consegnarlo

all'U.R.S.S., sequestrare il *Falken!* Ora, Umbao si trova in vista delle isole Alaand, a lieve distanza dalle acque territoriali finlandesi. Al minimo allarme, un motoscafo gli consentirà di rifugiarvisi. Si potrebbe perfino condurvi il *Falken* a remi se la polizia intervenisse prima che sia montato il nuovo motore!

Ecco adesso il veliero della speranza sul suo scivolo, a Umbao. Intorno ad esso, si stende un paesaggio infinitamente malinconico e dolce. Colline basse che già la neve ricopre. Abeti sgocciolanti di cera bianca come vecchi candelabri dagli ottoni appannati. Giunchi spezzati dal gelo. Mare grigio. Alcune case di legno tinteggiate sgargiantemente in rosso vivo sembrano lottare contro il mal sottile di quella terra addormentata sotto la neve, quel cielo pallido da cui la luce debole si ritrae alle 3 del pomeriggio... Un piccolo cantiere, una gru dalla tecnica medievale, al largo, invisibile durante le ore grigie o nere dell'inverno, le isole finlandesi. Al di là, l'Unione sovietica, l'inferno della forza obbediente e triste da cui Lienhardt era fuggito.

*

La deportazione degli ultimi Baltici e Tedeschi è prevista per il 25 gennaio 1946. Un nuovo battello russo, il *Belostrov,* è atteso a Trelleborg per il 23. Il governo vieta ai preti l'accesso al campo in cui sono radunati gli scioperanti della fame che escono dagli ospedali: Fridhem. Quegli uomini di bene parlano in effetti molto e trasmettono ai prigionieri le brutte notizie che si vorrebbe loro celare. Le autorità desiderano agire rapidamente, mettere l'opinione pubblica davanti al fatto compiuto. Impossibile però nascondere gli avvenimenti più drammatici.il 21, un tenente lettone si conficca un pugnale nel ventre. L'indomani, l'uomo di fiducia dei Baltici, Galitis, dà segni di avvelenamento. Dopo un lavaggio gastrico, medici e poliziotti giudicano che possa essere consegnato. Ma il tenente Peteris Vabilis, non lo sarà. Si è appena tagliato la gola. Gli altri si rassegnano e si imbarcano senza altri incidenti sulla nave sovietica nel pomeriggio del 25 gennaio. Essa toglie l'ancora alle 18.15. Un cronista dell'*Helsingborgs Posten* si meraviglia: nessuno dei Baltici o dei Tedeschi ha salutato la terra svedese quando la nave si allontanava... Degli spiriti pessimisti pretendono che gli Svedesi siano fondamentalmente ingenui!

Qualche giorno più tardi, Ludwig Lienhardt è convocato al ministero degli Affari esteri. Lo riceve un alto funzionario.

–Allora, signor professore, in quale giorno calcolate di lasciare il territorio e in che modo?

L'ex Haupsturmführer SS espone il piano Falken che richiede parecchi mesi per la sua esecuzione... Il tempo di armare il veliero con mezzi modesti... Reclutare un equipaggio... Non è tanto l'esposizione delle difficoltà che perora la causa di Lienhardt, ma l'impresa stessa. Il culto dello sport guida il popolo svedese più del culto luterano. L'odissea del Falken appare ai politicanti di natura tale da appassionare l'opinione pubblica, da far dimenticare la brutta storia delle deportazioni. Quale fortuna inaspettata nel paese della noia quella saga in preparazione! Con la suspense di rigore... Partiranno? Non partiranno?

Ormai, gli uomini politici in carica a Stoccolma minacceranno sempre meno l'ex Hauptsturmführer. Nessun ricorso ad argomenti umanistici avrebbe potuto favorirlo altrettanto bene di quel sogno irragionevole che egli sta convertendo in realtà. Gli viene dunque accordato il permesso di soggiorno che richiede, tre mesi, che occorrerà rinnovare a più riprese. Poiché non sa ancora fino a quel punto la marina di legno detesti i lavoretti di ripiego, quanto sia difficile improvvisarsi attrezzatore e carpentiere navale!

La Svezia ha sofferto poco per la guerra, però molte cose mancano e, soprattutto, vengono nascoste. Per far uscire l'accastellamento dai suoi covi, la pittura dai depositi, gli artigiani dalle loro «stuga» di fine settimana, Lienhardt possiede un sesamo: le scorte di alcolici della divisione SS Viking! I lavori sul *Falken* incominciano e stanno per proseguire più o meno rapidamente, secondo la qualità e la qualità dell'alcole che sarà loro infusa. Ma il futuro capitano vede lontano e, per tenere in serbo l'avvenire, fa buon uso delle sue scorte.

In capo a qualche mese, l'emozione sollevata nel paese dalla consegna dei Baltici si placa. La polizia sorveglia sempre Lienhardt ma non lo assilla più. Il controllo ha assunto il regime di crociera del tempo di pace. Viene autorizzato a far venire dalla Germania la moglie, i quattro bambini, e il suocero Harring. E' un professore d'arte, già anziano, disegnatore ed acquarellista di talento. Convertendosi l'ex Hauptsturmführer in capitano di lungo corso, il suocero diventerà pittore ufficiale della spedizione!

Sistemato adesso con la famiglia in un albergo di Stoccolma, Lienhardt va e viene, in moto, tra la capitale e Umbao, sorvegliando il rimaneggiamento del *Falken,* mettendo le mani in pasta, ascoltando gli uomini di mestiere che lo aiutano, apprendendo da loro, contemporaneamente allo svedese, la tecnica del nuovo universo ch'egli abborda. Polivalente, come ha dimostrato durante la guerra, applicato e serio come la maggior parte dei Tedeschi, egli consegue rapidi progressi nella conoscenza. Anche diffidente, come i Tedeschi in generale e Hitler in particolare, non condivide l'ottimismo della sua famiglia che, già, si vede sistemata nel paradiso argentino del sole e della libertà. Egli sa che la polizia lo sorveglia strettamente quantunque con discrezione. E talvolta un guardacoste o una motovedetta della dogana fa scalo a Umbao, talaltra un piccolo aereo da osservazione che sorveglia la base, misurando gli uni e gli altri da lontano o da vicino l'attività del cantiere, l'avanzamento dei lavori. L'aereo soprattutto preoccupa von Allenburg, giacché egli sa che degli «spioni» russi sorvolano periodicamente le coste del paese portando gagliardamente sulle loro ali delle coccarde con i colori svedesi. Infatti, dopo che hanno occupato l'isola danese di Bornholm in violazione delle leggi internazionali, i Russi controllano il Mar Baltico, non per guardarsi da una Germania atomizzata ma per proteggersi dall'America che Stalin giudica animata dai più malvagi disegni; costituendo un rovesciamento delle alleanze, per quanto tardivo sia, il peggiore pericolo che abbia mai temuto. Più ancora di Lienhardt, il discreto von Allenburg teme quelle visite di aerei russi e pensa che, non avendo ottenuto l'estradizione di un certo numero di rifugiati importanti, l'U.R.S.S. si riprometta di pizzicarli tosto o tardi. E' sufficiente prevedere il salpare del *Falken,* inviare un caccia che lo attacchi con la mitragliatrice, e lo affondi al largo di Umbao. La guerra continua, essa ha soltanto posato sul suo volto la maschera della pace.

*

I giornali svedesi rammentano la stampa locale svizzera che intitola su quattro colonne in prima pagina: «Questa notte, un cinghiale ha attraversato il territorio del comune di Lidde, causando danni nel campo di patate del signor consigliere Guglielmo Tell. Un'inchiesta è stata aperta.» Non succede niente in Svezia. La felicità in forma di suicidio non ha storia. Dopo che le autorità hanno lasciato filtrare alcune informazioni sulla crociera

che si sta preparando – forse per darsi una coscienza pulita giustificando così la presenza attardata di Lienhardt nel paese – forse per dare perfidamente l'allarme ai Russi e suggerire loro un modo discreto per regolare la faccenda, i cronisti assediano il cantiere di Umbao. Il *Dagens Nyheters* pubblica le fotografie degli audaci navigatori. Lo *Svenska Aftonbladet* intitola: «Gli eroi dell'Atlantico si preparano.» L'*Helsingborgs Posten* annuncia: «Un nuovo Olandese volante cerca di sfuggire alla propria maledizione.»

Questa campagna di stampa toglie ogni mistero ai preparativi che Lienhardt desiderava mantenere segreti, ma offre dei vantaggi. Essa incorpora l'ex SS nell'attualità scandinava, ne fa una specie di cittadino onorario ormai impossibile da espellere. Essa garantisce il reclutamento dell'equipaggio che gli manca. Quasi subito in effetti, un primo marinaio si presenta. E' un Danese che si chiama Petersen Horlä. L'ex Hauptsturmführer nota la sua giovinezza, la sua estrema gentilezza e gli chiede:

–Perché volete lasciare l'Europa?

–Per non vedere i Russi insediarsi a Copenaghen!

Il secondo è un Finnico che si dice tenente di vascello e si chiama Suojärvi. Egli appare poco aperto, avaro di gesti e di parole, rivelando con una fronte bassa, degli occhi sfuggenti, un carattere sornione ed ostinato ma, piccolo e dal fisico erculeo, quasi più largo che alto, le sue qualità atletiche saranno preziose a bordo del veliero. Anche lui fugge i Russi. Lienhardt esita un poco e accetta la sua candidatura.

Due Lettoni si presentano nello stesso tempo. Malati, Jaunpils e Vabaliai si sono sottratti alla deportazione. Quei due uomini, freddi come lame di pugnale, fanno un'abbastanza buona impressione all'armatore. Non c'è bisogno di chiedere loro perché desiderino fuggire dall'Europa. Dal momento che non servono come sicari nella N.K.V.D., dando il cambio ai loro antenati sicari nella Ceka e nell'Okrana zarista – sono degli specialisti insostituibili in materia – è che sono ferocemente anti–Russi, qualunque sia il regime politico della Russia. Un compatriota di von Allenburg, il Lituano Saukinai, sembra un po' più colto degli altri Baltici che Lienhardt trova estremamente rozzi. Ma la manovra di una goletta di 160 tonnellate esige più atleti che dottori in filosofia.

A metà luglio dell'anno 1947, equipaggio e passeggeri del *Falken* rappresentano 21 persone compresi i quattro bambini dell'armatore.

La sera, per addormentarli nella loro camera d'albergo quando ritorna

da Umbao sulla sua moto inglese, Lienhardt canticchia loro la saga che ha appena imparato:

Quando Mamma gnomo corica i suoi undici piccoli gnomi
E li sospende per le loro code,
Allora Mamma gnomo canta per i suoi undici piccoli gnomi
La più bella canzone che conosce:
Uh, ahi, ahi, ahi, buff!

Lienhardt non ha tempo di fare il bis dell'ultimo verso come conviene giacché, già i piccoli gnomi tedeschi dormono. Nulla uguaglia in effetti il potere soporifico delle saghe!

I lavori di riconversione del *Falken* dormono pure. Come tutti gli specialisti del mondo, carpentieri e attrezzatori, meccanici e accastellatori prendono tempo. L'aiuto che arreca loro l'equipaggio rappresenta poca cosa. Molte cose mancano o richiedono lunghe trattative per uscire dal loro nascondiglio di guerra. Impossibile trovare il potente motore Diesel che Lienhardt richiede. Bisognerebbe farlo venire dall'Inghilterra e il costo di una tale operazione lo spaventa. Dovrà in conclusione accontentarsi di un motore a benzina di bassa potenza. Il prezzo di costo di un'ora di moto ne limiterà l'uso ma Lienhardt si consolerà dal momento che sarà più facile resistere alla tentazione di barare con la navigazione a vela.

Alla fine dell'anno, il *Falken* non si trova comunque in condizioni di prendere il mare. Nella primavera del 1947 nemmeno. Le lunghe giornate hanno ripreso il vantaggio rispetto all'inverno grigio e scuro talvolta allietato dagli scoppi di risa del sole sulla neve. Gli interminabili crepuscoli indugiano sui laghi con tonalità rosse, poi rosa, poi azzurre, poi malva. La superficie delle acque coglie allora l'unicità dello spazio cosmico ed il paesaggio parla al cuore degli uomini meglio di quanto non facciano le religioni di salvezza. Tra il latore del «Divenire» hitleriano e gli Svedesi ricchi del loro «Stämning», nozione quasi indefinibile e alla quale ci si può soltanto avvicinare dicendo che è uno stato d'animo, un'integrazione particolare dell'uomo nella natura, la partita non è uguale. Ospite di quel paese, Lienhardt deve lasciarsi ammaliare da esso, vivere col suo ritmo. Alla frenesia di creazione hitleriana, il paese del Nord preferisce una contemplazione di se stesso che dispone dell'eternità per maturare. Come Hauptsturmführer delle Waffen SS, Lienhardt rappresentava il tipo di Vichingo predatore che

il mondo non vuole più. Gli Svedesi, come i Danesi, sono dei barbari in vacanza. Deve seguirli nella contemplazione, crearsi uno Stämning da SS vinto. Deve lottare per ormeggiarsi al passato più lontano, ridiventare ciò che fu nei suoi antenati, un marinaio della Frisia del Nord capace di sottrarsi al grande sonno delle pancie piene che minaccia l'Europa. Ma lui ha conosciuto la guerra delle pancie vuote. la miseria russa, contemporaneamente virile e desolante e, soprattutto, il suo universo privativo della libertà. E' questo che lo sostiene, gli conferma l'utilità del riattamento del *Falken.* Gli occorre voltare la schiena alla Russia, l'inferno della potenza ubbidiente e triste che non è particolarmente di origine marxista ma rappresenta piuttosto lo Stämning degli Slavi. Se non fosse spinto, come i suoi compagni, da quel grande appetito libertario, probabilmente rinuncerebbe a riattare quel *Falken* che gli procura tante preoccupazioni e gli costa tanto denaro.

Il cantiere di Umbao ne esige molto. Far vivere una famiglia di sette persone in albergo a Stoccolma pure! Senza dimenticare gli anticipi che dà al suo equipaggio privo di tutto. Una volta di più, la questione si pone: da dove viene il denaro? Su questo punto come su altri, non riusciremo a chiarire l'odissea del *Falken.*

*

Qualche mese più tardi, nel novembre 1947, eccolo finalmente in condizione di prendere il largo. Due domande si formulano adesso. Malgrado le cognizioni acquisite da due anni, disgraziatamente quasi tutte libresche, sarà in grado di condurre adeguatamente una grande crociera d'alto mare? E cosa vale il suo equipaggio? Una buona metà di quei Danesi, Estoni, Lituani, Lettoni, Finnici, si dichiara non solo marinai ma anche ufficiali di marina! Alcune brevi uscite nell'arcipelago di Stoccolma sui panfili di amici hanno gettato il dubbio nella sua mente in quanto alle loro capacità. Tutti, salvo i due Danesi, escono dalla guerra e spetta a lui sapere che in tempo di guerra, colui che pretende di salvare la pelle deve mentire molto. Infine, i Russi sorvegliano o no la partenza del *Falken* per mandarlo a picco fuori delle acque territoriali? La domanda resta formulata e non implica risposta, in conformità, quando si deve derapare da Umbao per eludere la sorveglianza dell'aviazione e della flotta russe?

Ne discutono nel corso di un ultimo pasto preso in comune. Il salpare non sembra interessare i rifugiati baltici che in funzione del vitto e dell'alloggio che assicurerà loro in maniera permanente fino a Buenos Aires. Sono stanchi di vivere un poco a spese di Lienhardt, molto a quelle della Croce Rossa svedese e dell'Y.M.C.A. Von Allenburg pensa che si tratti di salpare di notte, senza avvisare le autorità svedesi sempre sospette di essere infiltrate di elementi sobillatori da parte delle spie russe. Ma non è in una notte che potrà randeggiare Bornholm, fortezza sovietica e raggiungere il Kattegat. Ci vorrebbe una notte straordinaria che durasse una settimana, una notte santa! L'idea colpisce Lienhardt. Egli la coglie, l'integra in una nozione di santità realistica. Tra la degustazione di un'aringa zuccherata e di una ärtsoppa, zuppa di piselli al lardo e al punch, l'SS annuncia bruscamente:

–Signori, salperemo durante la notte di Natale.

Bella notte! Santa notte! Con un po' di fortuna, i poliziotti e i doganieri svedesi, i marinai delle navi da ricognizione russe e gli aviatori con la stella rossa staranno russando sulle loro cuccette, ubriachi fradici.

*

Essi lo sanno quando il *Falken* derapa piano verso mezzanotte. Equipaggio e passeggeri si sono radunati la sera della vigilia. Lienhardt ha visto salire a bordo, non senza meraviglia, una ragazza di cui il Lituano Saukinai portava le valigie.

–Non vi sapevo sposato – fa notare il capo della spedizione.

–Ho appena sposato Ursula Lundquist questa mattina.

Qualche giorno prima, come molti stranieri, si era fuorviato in una di quelle sale da tè riservate alle signore di Stoccolma. I sorrisi divertiti provocati dalla sua presenza insolita lo avevano prima stupito, poi irritato. Egli apostrofò la sua vicina che gli fornì la spiegazione e la conversazione continuò nella via. Giovane e carina, Ursula Lundquist non mancava né di audacia, né di senso pratico, né di carità. S'intenerì al racconto delle sventure che opprimevano i Baltici ed il suo compagno in particolare. L'indomani, egli le recitò le frasi che ogni straniero in vena di conquista deve imparare a

memoria:

–Du är mit lilla, sötnos, min Sockerdocka, –ossia: – Tu sei la mia piccola vespa, un bel muso, mia bambola di zucchero – ciò che non significava nulla per un figlio di contadino lituano.

Ma «Jag älskar dig», ossia: «Ti amo» interessa gli uomini dal più semplice al più colto. Decisa, da buona piccola Svedese, Ursula replicò:

–Mi sposi e m'imbarco con te per Buenos Aires!

La signora Saukinai, nata Lundquist, fu dunque ammessa in qualità di passeggera sul *Falken*. Lienhardt non sapeva che sarebbe stato meno pericoloso imbarcare cento chili di T.N.T. sulla sua goletta che quella graziosa bionda dagli occhi glauchi. I suoi antenati vichinghi dovevano fare la siesta in lui quando egli si lasciò impietosire, se no non avrebbero mancato di ricordargli che mai nessuna donna fu ammessa su un drakar che partiva alla scoperta del mondo, che i giochi dell'amore e della sorte restano uguali a se stessi attraverso il tempo, e che non si radunano diciassette uomini portatori di torcie intorno ad un barile di polvere.

La neve si mise a cadere. Il *Falken* scivolava adesso sull'acqua, attraverso quel volo d'insetti bianchi che danzavano nell'irraggiamento rosso e verde dei fuochi di posizione. Chinati sui listoni, Tedeschi, Baltici e Scandinavi non proferivano parola, il cuore stretto, salvo Ursula che, con il fegato delle ragazze del suo paese, cantava a mezza voce:

Chi può andare a vele senza vento,
Chi può remare senza remi.
Chi può separarsi dalla sua amica,
Senza versare lacrime...

Il sedicente tenente finlandese Suojärvi era alla barra ma non aveva ancora fatto issare il minimo pezzo di vela, non sapendo come si comandava la manovra! L'andatura a motore gli dava piena soddisfazione e gli consentiva di rispondere ad Ursula quando riprendeva il suo canto:

Io posso andare a vele senza vento,
Io, posso remare senza remi,
Ma non posso separarmi dalla mia amica,
Senza versare lacrime....

Suojärvi poteva andare a vele senza vento, e remare senza remi, finché faceva andare il motore. Il motore si fermò e il *Falken* spense presto il suo abbrivo. Jören, il meccanico danese, emerse dalla scala interna e rese conto al capitano:

–Ho bloccato il motore perché scalda. Non capisco ciò che succede. La circolazione dell'acqua non si stabilisce!

Lo pseudo tenente finlandese, lo pseudo proprietario si riversarono nel boccaporto alle calcagna dello pseudo meccanico, seguiti dallo pseudo barone baltico. Durante la loro assenza, Lienhardt prese la barra ma non serviva a niente, avendo la nave spento l'abbrivo. Come un bambino meravigliato da un giocattolo nuovo ricevuto nel corso di quella notte di Natale, egli pesava sulla ruota del timone; ora a babordo, ora a tribordo, ma con tutta la serietà di un uomo maturo e sentiva qualche cosa salire in lui, come se a partire delle tavole del ponte, attraverso i suoi piedi poi il suo ventre e fino alla testa, salisse una corrente di linfa stabilendo tra lui e il *Falken* una specie di vita comune, intonando un'intelligenza sull'altra. Maneggiare quella ruota non dava alcun risultato ma prefigurava la padronanza dell'Hauptsturmführer sulla nave. Egli la immaginava e, meglio, già la sentiva coperta di vele cariche di vento, impegnata su un bordo o sull'altro, rispondendo sotto la sua mano. Egli dominava già lo strumento della sua evasione verso la libertà, ma non ne sapeva ancora nulla, né che l'antenato vichingo in lui si era appena risvegliato.

Tutto restava silenzioso a bordo e non udiva che la musica degli spruzzi d'acqua che schioccavano sulla prua. Il motore non ripartiva. Al limite della pazienza, Lienhardt abbandonò il suo posto inutilmente occupato e si lasciò cadere per la scala di discesa fino al compartimento motore dove quattro volti si chinavano sull'arnese.

–Sempre niente circolazione d'acqua! – confermò Jören.

Von Allenburg sorrideva in una maniera strana, sembrava divertirsi sodo ma non diceva niente, rifugiato dietro la maschera della sua abituale discrezione. Lienhardt respinse Jörën, Suojärvi e Dalfos, si chinò sulla macchina, seguì col dito il circuito di raffreddamento poi si raddrizzò, le sopracciglia corrugate, combattuto tra la collera ed il riso.

–L'acqua non può circolare –disse al Danese, dominando l'ingiuria che gli saliva alle labbra – quando la valvola di presa a mare rimane chiusa, nevvero?

Jören, in effetti, si era dimenticato di aprire la paratoia alla partenza!

Egli balzò fuori del compartimento, vacillò verso la scala e non riuscì a raggiungere il listone, sul ponte, prima di alleggerirsi.

Una volta rimesso in moto il motore, Lienhardt prese la barra e von Allenburg venne a raggiungerlo un po' più tardi.

–Credo – gli disse a voce bassa – che avreste interesse a vedere rinnovarsi questo genere d'incidente che vi consentirebbe di prendere la misura esatta dell'equipaggio finché non è troppo tardi!

–Lo credo pure – rispose l'Hauptsturmführer tra i denti.

L'alba lenta a prendere forma in inverno, a quella latitudine alta, posò le guancie livide sul mare verso le nove di mattina; rivelando la presenza di un altro bastimento che correva paralellamente al *Falken* mantenendosi ad un mezzo miglio ad Est. Lienhardt sussultò... Già scoperti dai Russi?... Ma, attraverso il binocolo, egli riconobbe quella motovedetta della dogana svedese che veniva regolarmente a far loro visita ad Umbao. Emise un sospiro di sollievo, confermato da quello di von Allenburg che prese atto della situazione.

–Adesso, i Russi non oseranno attaccarci se, come probabile, gli Svedesi ci scortano fino al limite Sud delle loro acque territoriali!

–È da augurare! – riconobbe l'ex SS – Il giorno è venuto, stiamo per issare le vele, nevvero?

–A meno che non desideriate spendere una fortuna in benzina da qui a Buenos Aires, non vedo come potremo fare altrimenti!

È probabile che, dopo l'uscita dell'*Anni Braz Bihem* al largo di Brest, nel 1940, i mari che bagnano l'Europa non videro mai sviluppare una manovra a issare tanto strampalata! Caricare di velatura una goletta a vele auriche non ricorda che da lontano la manovra su un «vaurien» quando sono dilettanti che, in uno come nell'altro caso, vi procedono! Nettuno sentì prima Lienhardt fare brandabbasso all'equipaggio che non si mosse affatto. Il capitano che figurava titolare sul ruolino, lo Svedese Dalfos, si era rinchiuso nella sua cabina e rimaneva invisibile, proprio come Jören ammalato. Jaunpils, il lettone, rimaneva disponibile proravia, ma con le braccia ciondoloni, non prendeva alcuna iniziativa, neanche quella di liberare una vela della sua camicia. Il secondo Lettone dormiva e Lienhardt andò a scuoterlo sulla sua cuccetta. Von Allenburg aveva assicurato l'SS della sua buona volontà, avvisandolo della sua mancanza di esperienza, non avendo in effetti attraversato il Baltico su una iole che per miracolo quando aveva piantato in asso i Russi. Saukinau e il professor Harring si trovavano nelle

stesse disposizioni di spirito e nella stessa incapacità. Ursula voleva proprio fare qualche cosa, ma domandava cosa...

Con il suo manuale inglese del perfetto piccolo «skipper» sotto il braccio, Lienhardt andava e veniva, dava gli ordini. Dopo due ore di lavoro una parte del quale fu consacrato alle drizze che gli uni scioglievano mentre gli altri imbrogliavano, un fiocco fu issato grazie alla forza erculea del Finlandese Suojärvi. Di tutti i membri dell'equipaggio, era il solo che sapeva navigare a vela. Umile pescatore con base in un piccolo porto del golfo di Botnia, la sua promozione ad ufficiale non essendo esistita altrimenti che nella sua immaginazione, si dimostrava ben capace di operare da se stesso, non di comandare una manovra.

Alzarono ancora un po' di velatura proravia e Lienhardt si reputò soddisfatto, quanto i doganieri svedesi che si erano avvicinati per sorvegliare l'operazione e se ne facevano un pochino beffe. Essi non sapevano che gli dei del mare avevano adottato l'SS del *Falken* giacché, se ventiquattr'ore più tardi il vento a forza 12 Beaufort che la caduta verticale del barometro faceva presentire fosse piombato sulla goletta che portava tutta la sua velatura, mai un simile equipaggio avrebbe ammainato abbastanza presto per non perdere l'alberatura. Sarebbero andati perduti corpi e beni come le quattordici imbarcazioni di tonnellaggi e bandiere diverse che stavano per scomparire in quella tempesta che la stampa svedese definirà storica.

*

Il vento si è abbattuto come un fulmine a ciel sereno sul *Falken* travolgendo tutta la velatura già alzata. Sostituendo Jören ammalato – e lo sarà praticamente fino a Buenos Aires, qualunque sia lo stato del mare! – il secondo Danese, Petersen Horlä, ha messo il motore in moto. Tutti spariscono dal ponte eccetto Lienhardt ed il terribile Finlandese Suojärvi. La SS ha dato a Lienhardt ciò che un'esistenza infinitamente difficile, una successione di affrontamenti spietati sul golfo di Botnia e sul Baltico hanno conferito a Suojärvi: un'attitudine a fronteggiare tutte le situazioni, tutti i pericoli. Lienhardt possiede una profonda conoscenza teorica della navigazione a vela e nessuna pratica; Suojärvi non conosce il nome ufficiale delle vele, ma sa esattamente l'ampiezza di velatura che si può mantenere quando

una simile tempesta piomba sugli alberi. Lienhardt dice che bisogna alzare una trinchettina; Suojärvi non dice niente ma la issa adesso che ha riconosciuto un'attrezzatura complessa, le cui proporzioni differivano da quelle cui era abituato. L'SS ed il pescatore salvano il loro battello mantenendolo sull'onda, ben appoggiato dalla sua vela da mare grosso.

Come in tutti i mari chiusi, le tempeste del Baltico sono tra le più temibili. Questa ha subito assunto un carattere spaventoso. Il vento soffia a forza 12 Beaufort. la goletta non ha il tempo di scalare le onde, come in mare aperto, giacché esse si concatenano una con l'altra, a corta portata, si alzano sul ponte che spazzano da cima a fondo. Lienhardt ha letto che con tali condizioni di mare, il timoniere doveva legarsi. Si lega e Suojärvi lo imita. L'SS manovra il timone e il Finlandese vigila. ma la visibilità non supera la punta del bompresso, regolarmente impegnato nelle onde e il pomo degli alberi subissati dalle raffiche di neve.

Hanno subito perso di vista la motovedetta della dogana che, adesso, deve lottare per suo conto. L'uragano che porta a Lienhardt la minaccia delle sue montagne d'acqua, lo libera nello stesso tempo da un'altra minaccia, quella che la presenza di forze russe nel Baltico fa pesare su di lui. Essi sono in fuga. Lienhardt fugge quella nuova nozione del diritto internazionale che pretende fare di lui un «criminale di guerra», Dalfos e Ursula, gli Svedesi, fuggono la felicità alla svedese, proprio troppo pesante da sostenere. Gli altri fuggono la Russia, non particolarmente temuta come potenza comunista, ma slava, votata alla tirannia, portandola ai popoli minacciati dal suo imperialismo in nome di una vocazione storica che essa subisce come il mare subisce il vento.

Il vento soffiava a forza 12. L'SS avrebbe proprio voluto approfittare della tempesta che paralizzava la marina e l'aviazione russe per fare rotta verso Trelleborg, doppiare se possibile Bornholm prima del ritorno del bel tempo, ma intuiva che non poteva abbandonare l'andatura di cappa e, già, si chiedeva come avrebbe fatto per tirare un bordo quando la necessità l'avrebbe imposto! Il Baltico è un mare stretto e dovrebbe prima o poi manovrare. Fece dunque rimettere in moto il motore da von Allenburg che gli spaventosi movimenti del *Falken* non sembravano turbare per niente.

Questa iniziativa lo salvò una volta di più. All'alba del secondo giorno di tempesta, mentre era sempre al timone, con gli occhi arrossati, bruciati dal sale, ossessionati dai voli di farfalle grigie della neve, incapace d'identificare ciò che poteva apparire davanti alla prua del *Falken*, Lienhardt fu messo

in allarme dalle grida del Finlandese. Diritto davanti, a qualche gomena, una forma scura e sempre più alta emergeva da quella poltiglia grigia che manteneva la consistenza della crema, e avanzava in direzione del *Falken*. Era il Capo di Norskolmen, la punta nord dell'isola di Gotland, contro il quale stavano per cozzare con la superba incoscienza di un conducente di automobile che corre in stato di ubriachezza. Il motore gli consentì di tentare una manovra che non gli sarebbe mai riuscita con il solo appoggio della trinchettina. Abbattè in bando a tribordo, cadde di traverso all'onda, arrivò a ritornare nel filo del vento. Poi randeggiarono Gotland per parecchie ore... Per un tirocinio, era un tirocinio! Per un battesimo, era un battesimo! Il terzo giorno, Ursula Lundquist, Dalfos e Jaunpils, Vabaliai e Saukinai avevano esorcizzato i demoni del mal di mare. Essi ricomparvero sul ponte per brevi istanti, subito rimandati di sotto dall'SS dato il pericolo costituito dalle onde che irrompevano sempre.

Giù, regnava un'atmosfera nauseante, caldo untuoso del motore, tanfi di vomito e di stiva, facendo lo scafo un po' d'acqua, mentre il ponte abbastanza mal calafatato ne lasciava filtrare molta. L'acqua stillava dai soffitti delle cabine, inondava le cuccette senza dar fastidio ai quattro bambini che nulla arrivava a risvegliare. La loro madre si rimproverava di averli trascinati in quella spedizione insensata. Jören, prostrato nella cabina vicina, era arrivato all'ultimo stadio della rinuncia nauseante.

Il quarto giorno, il vento cessò di soffiare a livello dell'uragano, ritornò al gran fresco. La neve cadeva sempre. Nessuno a bordo avrebbe potuto esprimere la minima idea sulla posizione del *Falken*. Forse si stava per presentarsi davanti a Leningrado anziché a Hälsingborg, primo scalo previsto! Poi la visibilità diventò migliore, il mare più trattabile e scorsero una terra ad Ovest. Con qualche difficoltà, Lienhardt l'identificò con l'isola svedese Oland, stretta, molto estesa, che si sviluppa Nord-Sud dagli atterraggi d'Oskarshamn fino all'altezza di Kristianopel. Un aereo li sorvolò a fine mattinata ed essi incassarono la testa nelle spalle! Proveniva da Bornholm? Se sì, e l'ipotesi non era solo molto ragionevole, trovandosi l'aereo in un raggio d'azione consentito alle basi dell'isola danese, occupata in disprezzo del diritto internazionale, essi stavano per essere attaccati o segnalati e, in un caso come nell'altro, non sarebbero usciti dal Baltico... Ma era un apparecchio da ricognizione svedese! Sbattè le ali sorvolandoli e rifece rotta per il continente. Aerei e navi da ricognizione della Marina ricercavano il *Falken* dal sorgere del giorno mentre la radio lo dava come perso cor-

po e beni, citando i nomi di altre navi scomparse.

La motovedetta della dogana riprese il contatto fin dall'indomani e venne in coppia col *Falken* quando si ormeggiò alla banchina di Hälsingborg. Contro ogni aspettativa, la goletta aveva sofferto poco per la tempesta. Il mare aveva piuttosto confermato dei difetti esistenti alla partenza che provocato vie d'acqua e rotture nell'attrezzatura. Il carico di cognac, whisky, sigarette, per il quale Lienhardt era in gran pensiero, appariva intatto. Nemmeno una bottiglia rotta. Non una stecca di Pall Mall sciupata dalle infiltrazioni.

L'SS aprì dunque una bottiglia di Ballantine's per accogliere il capo della polizia che saliva a bordo, ricercando Adolf Hitler, Eva Braun e Martin Bormann che, naturalissimamente, si nascondevano in fondo alla stiva.

–Skol!

Von Allenburg si offrì di condurre i cronisti verso di loro, ma essi declinarono l'invito con dei sorrisi d'intesa. Jaunpils scomparve non appena polizia, dogana, sanità ebbero dato libera pratica all'equipaggio. A lui non piaceva bere a domicilio! Lo riportarono l'indomani ubriaco fradicio, qualche minuto prima dell'arrivo del gestore del bar che veniva a presentare la fattura per impressionanti sbevazzate. Poi fu il turno di Suojärvi e di Vabaliai. Essi rientrarono sotto scorta della polizia e Lienhardt dovette pagare l'ammontare dei furti commessi.

*

Il *Falken* doveva restare fino al 4 febbraio nelle acque svedesi, a Hälsingborg per lavori, poi nell'arcipelago di Göteborg, sempre sotto la sorveglianza della motovedetta delle dogane. Il suo capitano trascorse la maggior parte del tempo a bordo della goletta, non per ammirare la grazia di Ursula, la forza di Suojärvi, o approfittare della cultura germanica dispensata da Lienhardt, Harring, von Allenburg, ma per procedere, su vasta scala, al confronto tra whisky di origine scozzese, irlandese o canadese. Alla terza bottiglia, egli manifestava regolarmente un'anima da contrabbandiere caloroso.

Il tempo passava. I venti soffiavano sempre da S.O. Impossibile dunque

lasciare lo Skagerrak senza tirare dei bordi e Lienhardt temeva un poco quell'esame di ammissione.

Tirarono dei bordi per quattordici giorni sulle distanze difficili del Mare del Nord ma, una volta riconosciute le scogliere gessose di Dover, l'ex SS si sentì capace di rimontare in qualunque brezza! Si trattava di prendere contatto col nemico della vigilia, l'inglese, quel portiere dell'Oceano. Impossibile raggiungere Madera senza scalo, senza completare l'equipaggiamento del *Falken*. Si trattava di ottenere alle migliori condizioni possibili, un'ancora supplementare, cinquanta metri di catena, un sestante, un cronometro serio, le carte delle coste sudamericane e qualche elemento di accastellamento....Allora? Southampton o Le Havre? Tecnicamente, la Francia non mancava di risorse ma Lienhardt temeva lo spirito vendicativo dei Francesi dei quali parlava male la lingua. Per contro, nel 1934, aveva passato un anno in un collegio di Even on Avon. L'SS «ogni azimut» sapeva dunque che l'Inglese, una volta la battaglia ingaggiata con una ferocia esemplare e vinta, ridiventava sportivo, pretendendo non avere mai cessato di esserlo e molto desideroso di produrne la prova! Egli stimava dunque che prima di lanciarsi in una grande traversata oceanica, l'Inghilterra l'avrebbe aiutato più efficacemente della Francia.

Quando ormeggiò il *Falken* alla banchina di Southampton – Pier IV – egli scorse per prima cosa un edificio nuovo che contrastava con lo scenario di rovine spazzolato dai bombardamenti della Luftwaffe e ancora intatto. Una scritta col catrame si stendeva sul muro del pianterreno: «Hitler was right!»

Soffocato, egli chiede al poliziotto che sale a bordo perché Hitler aveva ragione.

–Perché a Southampton, sono le banche che vengono ricostruite in precedenza. Almeno è l'opinione del nostro partito comunista!

Per pura formalità, il poliziotto domanda se l'uomo che aveva ragione non si trovi a bordo, con Eva Braun certo e l'inseparabile Bormann, poi accetta un bicchiere di whisky e si ritira. Se i marinai inglesi abbiano un'extra lucidità particolare per scoprire il whisky esistente a bordo dei battelli, oppure se il poliziotto abbia annunciato la buona novella, non si sa, ma un'ora più tardi, il capitano Dungay, comandante del porto, si presenta a bordo del *Falken*. Devastata dalla guerra, l'Inghilterra entra in un periodo di restrizioni eroiche in cui il whisky è sparito. Dopo il comandante di porto, ecco il comandante della *Queen Mary* la cui alta murata di acciaio chiu-

de le prospettive lontane dei bacini.

–Vengo per sentire l'odore di un autentico battello, giacché da me sa piuttosto di albergo! – disse con baldanza.

L'odore e il gusto dello scotch pure! Si beve sodo a bordo del *Falken*! Il comandante del *Queen Mary* fa notare che lo scotch è incomparabilmente più gustoso del bourbon dell'esercito americano di cui si riesce talvolta a scroccare qualche bottiglia. Egli rivolge una strizzativa d'occhio di simpatica complicità a Lienhardt e gli dice in tedesco:

–Non mi piace quella «Uhren Sammler Armee» (1).

L'SS Lienhardt sorride con cortesia ma pensa che quell'Inglese non ha mai sentito la storia della pagliuzza e della trave! L'affratellamento è molto avanzato quando i giornalisti si presentano, come in Svezia. I lampi dei fotografi sfarfallano. Lienhardt deve mettersi alla barra, posare con i suoi quattro bambini le cui belle grosse guancie rosa, rivelanti la salute, testimoniano benevolmente a favore della nozione «razza superiore»... Hitler was right! Le domande partono come frecce.

–Siete un ex SS?

–Proprio così!

–Sempre nazista?

–Proprio così!

Un giovane cronista solleva un berretto a quadri, si gratta la testa, esprime uno stupore profondo.

–Ebbene! E' la prima volta che sento un uomo dichiararsi nazista!!! Quanti Ebrei avete ucciso?

–Sei milioni.

–Voi da solo?

–Io da solo!

–E gli altri? – L'Inglese indica von Allenburg – Anche voi, dannato nazista, quanti?

–Sei milioni pure.

I sorrisi volteggiano all'inseguimento dei lampi.

–E Hitler?

–Non conosco.

–E Bormann?

–È lui – afferma Lienhardt indicando il barone baltico o sedicente tale.

Risate. Whisky, sigarette e piccola Svedese. L'affratellamento prende

(1) L'esercito che colleziona orologi. (Anche portafogli! –N.d!T.)

corpo. In capo a due giorni, il *Falken*, nave cisterna piena di scotch come una distilleria di prima della guerra, regna sul porto. Lienhardt sa adesso che otterrà dagli Inglesi ciò che vuole. Anche ciò che non si attende. Giacché un'istitutrice si è presentata a bordo per... sollecitare la custodia dei bambini Lienhardt per la durata dello scalo. Essa li condurrà in un giardino d'infanzia, farà loro visitare la città e i suoi musei dando loro gratuitamente lezioni d'inglese. Southampton, è Capua! Il capitano del porto ha finito per scovare due vecchi «Best Men», rappresentanti di armatori di velieri che manda sul *Falken* per mettere in ordine tutto ciò che zoppica, preparare la grande traversata oceanica. Lienhardt trova un sestante nella sua cabina, un cronometro avvitato sulla paratia. Un autocarro porta tre tonnellate di catena, due ancore invece di una richiesta. E quando avrà la pretesa di pagare quella fornitura, non riuscirà a trovare uno sportello aperto per depositarvi il suo denaro!... Una volta di più, l'Inghilterra adora ciò che ha appena bruciato!... Hitler was right!... Whisky aiutando, molti dei marinai caduti nella cerchia incantata che egli traccia intorno al *Falken* pensario, con parecchie lunghezze di anticipo su Churchill, che hanno «ucciso il maiale sbagliato»!

Una specie particolarmente ripugnante di maiale si trova a bordo dal momento in cui sono salpati da Umbao, ma Lienhardt lo ignora. E' il capitano ufficiale, lo Svedese Dalfos. Non si è fino a questo momento segnalato né per le sue cognizioni né per le sue insufficienze. Egli ha partecipato alla vita di bordo, ma senza eccessi, come un uomo che prenda tempo, che aspetti il suo momento. Infatti, dopo le prime contrattazioni di Stoccolma ha deciso di impossessarsi della nave. Egli pensa che l'ora sia scoccata, va a trovare il capitano del porto e gli racconta la più grossolana menzogna:

–Sapete che quel Ludwig Lienhard è un ufficiale tedesco evaso, un criminale di guerra ricercato dai Russi? Egli ha comandato in capo le Einsatztruppen dei paesi baltici e causato la morte di migliaia di Ebrei. Dovete arrestarlo e consegnarlo ai Russi. Sono proprietario del *Falken* e se l'ho messo a disposizione della squadra Lienhardt è stato per salvare quei poveri Baltici, semplici agenti esecutori. Li sbarcherò qui adesso che si trovano in terra di rifugio, ma dovete castigare il responsabile. I crimini dei nazisti sono imprescrittibili.

Il capitano inglese lo guarda da capo a piedi e replica:

–Qui, non conosco nazisti o buddisti, ma soltanto marinai!

E lo mette alla porta. Dalfos non si dà per battuto. Egli decide di svilup-

pare la sua manovra in direzione di Downing Street, di partire per Londra. Ritorna dunque a bordo del *Falken*, s'impadronisce dei documenti di bordo e scompare. Egli porta via anche, non si sa perché se non che quell'uomo è un po' folle, i viveri di scorta sistemati nel canotto di salvataggio!

Lienhardt ha per gran fortuna conservato su di sé il documento firmato a Stoccolma e che indica il vero proprietario del battello. Ma, senza documenti di navigazione, il *Falken* non può salpare e il tempo passa.

Il whisky scorre. I bambini dell'ex Hauptsturmführer corrono nei parchi della città sotto la sorveglianza della loro istitutrice volontaria, e il primogenito, Steen, impara a suonare il violino sullo strumento che ella gli ha offerto (1).

Essi sembrano presi a carico da una seconda famiglia, l'equipaggio pare aver trovato una seconda patria. E' il cielo azzurro dopo il cielo grigio, l'universo annunciatore delle grandi libertà americane dopo l'universo di concentramento del bolscevismo minaccioso. Ma la situazione del *Falken*, in quanto al merito, rimane senza via d'uscita.

E' in quel momento che Lienhardt si ricorda del suo anno di collegio a Even of Avon. Una volta di più, l'SS sta per mostrarsi «ogni azimut». Egli possiede in effetti sull'Inghilterra un'opzione enorme. Nel 1934 egli, con un punto segnato, ha dato la vittoria alla squadra di calcio che portava i colori di quel collegio. Due dei membri della sua squadra siedono adesso alla Camera dei Comuni! Si ricorda i loro nomi. Trova i loro numeri di telefono e li chiama. Essi accorrono a Southampton. Whisky aiutando, la vittoria del 1934 si innalza al livello dell'epopea. I due deputati si fanno spiegare la faccenda, partono in crociata per conto del loro vecchio camerata, intervengono presso Downing Street e fanno espellere il traditore Dalfos dall'Inghilterra. In capo a due settimane, il *Falken* ha ritrovato i suoi documenti.

Navigare!

Un giornalista che seguiva l'affare si presenta a bordo qualche ora prima di salpare e domanda a Lienhardt, adesso ufficialmente proprietario e comandante della nave:

–Allora, chi ha ottenuto l'espulsione di quello Svedese?

–Sono due membri dei Comuni.

–Allora, sono dei gentlemen?

–Si! Proprio così!

–Dunque, ci sono ancora gentlemen in Inghilterra?

(1) Venticinque anni più tardi, lo si ritroverà direttore d'orchestra in America Latina.

E' la conclusione che Lienhardt trae dal suo scalo a Southampton mentre sfila a babordo l'alta murata nera del gigante dei mari, la *Queen Mary*, il cui capitano fa ruggire la sirena per salutare la minuta goletta che naviga verso il suo destino.

*

Il *Falken* mantiene un poco di anticipo sull'equinozio di primavera e trova un Golfo di Guascogna placido, una brezza favorevole ben stabilita che gli consente di mantenere un gran lasco che spinge a dieci nodi verso il Capo Finisterre. Quell'equipaggio di novellini non batterà alcun primato ma compirà, malgrado se stesso, una abbastanza onesta prestazione toccando Madera sette giorni dopo aver derapato da Southampton.

Poco lavoro a bordo, ma preoccupazioni. Ciò che non s'imponeva nel Baltico dove dominava la presenza minacciosa della flotta russa, né nel Mare del Nord con dei venti contrari, assumeva adesso la sua importanza. Lienhardt doveva riconoscere che, tanto sul piano delle cognizioni che su quello del coraggio, il suo equipaggio non valeva niente.

Certo, von Allenburg, l'incerto barone baltico, ha la larghezza delle spalle dei cavalieri teutonici quali li si può immaginare attraverso la storia delle loro imprese. Si mette a disposizione di Lienhardt quando l'urgenza delle manovre lo esige, ma niente di più. Egli non aderisce al piano sportivo sul quale l'ex SS vorrebbe alzare la crociera che, da Hälsingborg, ha perso il suo carattere di fuga disperata, rappresenta ormai il passagio da un mondo privo di libertà a un mondo libero. Per contro, fa causa comune col *Falken*. Egli sembra conoscerlo intimamente, coprirlo con la sua ombra, come per occultare qualcosa di molto raro, di molto prezioso nascosto in esso; qualche tesoro che non sarà necessario nascondere in un doppio fondo. Noè, come lui, doveva amare tanto la sua arca!

Si comporta in maniera strana e Lienhardt, talvolta, dubita della sua ragione. Essi si incontrano spesso di notte, sul ponte, quando una bordata dà il cambio all'altra e von Allenburg lo ferma qualche secondo per confidargli incoerenti riflessioni:

–Che cos'è la prudenza per il Cristo che si trova sulla riva del lago e si mette a camminare sulle acque?

O:

— Ci capiterà ciò che è da noi. Sventura a colui che si indebolirà e rinnegherà il suo sangue e la sua razza!

O ancora:

–Siamo figli dell'Atlantide ed i migliori di noi si trovano già a Thule. Diventiamo ciò che siamo con tutte le nostre forze. Mille anni sono davanti a noi ed il mondo sarà di nuovo acceso.

Lienhardt diffida di quell'incendiario che, a volte, sembra tessere intorno a lui nuovi pericoli e gli ripete spesso:

–Tu navigherai per sette anni, capitano, e di sette in sette finché la legge SS divenga portatrice della legge d'amore.

I Lettoni sono bruti primitivi, incredibilmente pigri. Per certi lati, il Finlandese vive ancora all'età della pietra levigata. E' appena adesso che Lienhardt ha notato che se egli non adopera mai una forchetta per mangiare, è perché ne ignorava l'uso prima di salire a bordo del *Falken*! Si serve esclusivamente delle dita e del coltello, un terribile coltello a serramanico che egli maneggia con una destrezza inquietante. Non è riluttante sul lavoro, probabilmente perché la sua forza erculea gli consente di compierlo presto e con facilità. Ma non gli piace il mare e non diventò probabilmente pescatore che per sfuggire a uno stato di miseria profonda.

Saukinai, il Lituano, si mostra più evoluto degli altri Baltici, ma inutilizzabile per la manovra, perché prima di tutto preoccupato di esistere in qualità di sposo di Ursula!

I due Danesi appartengono a un altro mondo, sono uomini civilizzati, pieni di buona volontà, capaci di risolvere problemi difficili nonostante la loro giovane età. Sfortunatamente, Jören è malato dalla partenza, quali che siano lo stato del mare e l'andatura della nave!

Al di fuori della sua famiglia, della moglie che regna sui fornelli del compartimento di prora, il suocero che dipinge e disegna tutto il giorno, sistemato al piede del *deck–house,* Lienhardt non può fidarsi di nessuno. Sventura agli equipaggi che non amano il mare, come il suo!

*

Madera erige nell'alba una montagna dalla cima color malva che esce dall'Oceano ammantato di argento grigio. Colline verdi. Case rosse. Lienhardt distingue già le palme, le linee malridotte di un antico forte portoghese. Bruscamente, dei razzi prendono il volo da terra, tracciando nello spazio code di comete, poi scoppiano, s'illuminano come soli, ricadono in stelle rosse, verdi, azzurre.

–Che cos'è? – esclama la signora Lienhardt – Si direbbe un fuoco d'artificio.

–Che fortuna arrivare a Madera in un giorno di festa! – si rallegra von Allenburg.

–E' forse come a Tivoli – suggerisce Petersen Horlä, il Danese.

Lienhardt non dice niente, concentrato su un esame della rada. Egli scorge attraverso il binocolo uno spettacolo stupefacente. Una cinquantina di barche si spiega a partire dal porto e converge verso il *Falken.* In altri tempi, in altri luoghi, avrebbe potuto temere un attacco di pirati. Ma qui? La flottiglia non è armata, le barche portano insegne i cui particolari non appaiono ancora molto bene. Probabilmente si tratta di qualche festa rituale del mare con quegli stendardi rossi, dorati, azzurro cielo... quelle ghirlande di fiori che addobbano il fasciame delle barche, quei pescatori vestiti a festa, quegli uomini neri. Dei preti!

–Che cosa vogliono da noi? – mormora il professor Harring.

Il *Falken* avanza lentamente verso il porto, e la flottiglia forzando i remi nella sua direzione, la distanza diminuisce presto. Nessun'altra nave si trova in rada; è dunque proprio ad esso che è rivolta quella strana ambasceria che sostituisce la triste motovedetta della dogana, o il battello pilota che vengono di solito a gettarsi incontro allo straniero.

Qualche minuto più tardi il *Falken* si trova accerchiato e Lienhardt mette in panna. Un uragano di acclamazioni espresse il portoghese sale intorno alla goletta.

–Viva la nave bianca! Viva Maria!

Tre preti in piedi su una barca fanno segno che desiderano salire a bordo. Si slanciano sulla scala che Petersen Horlä getta loro. Gli abiti talari sbattono come le ali di neri corvi. Essi sono grossi e grassi, i loro volti luccicano, gli occhi brillano. Si precipitano con le mani tese verso l'equipaggio.

–Viva Maria! Dov'è la madre? Dov'è la signora bianca?

Sbalordito, il comandante chiede spiegazioni. I preti glie le forniscono, ma in portoghese giacché non parlano una parola di spagnolo, tedesco o inglese. L'SS non capisce nulla, constata con stupore e con un po' di timore che i visitatori insoliti si riversano su tutto il battello. Essi sono dieci. Poi

venti. Poi cinquanta. Entusiasti! S'introducono dappertutto, come formiche. Bruscamente, le acclamazioni scoppiano:

–Viva Maria! Viva la signora bianca!

Hanno appena avvistato... la figlia di Lienhardt di tre anni che, vestita di bianco, seduta sul tetto del deck–house, trasformata in statua dal terrore che la paralizza, corrisponde all'oggetto delle loro ricerche. Traumatizzata da quell'omaggio, essa scoppia in singhiozzi, salta dal tetto, corre a rifugiarsi tra le braccia della madre. Una delusione infinita sconvolge i volti, le braccia tese in un movimento di adorazione ricadono, i lamenti si trascinano:

–Non è la signora bianca!...Stranieri, dove avete nascosto la dama bianca?...

Sbigottiti, gli stranieri non dicono una parola, e a ragione. Non comprendono niente di ciò che succede, e ben intelligente sarebbe chi potesse capire. Una mezza dozzina di preti si trova adesso a bordo e l'ultimo che ha appena superato il listone parla in latino. Lienhardt riceve finalmente le spiegazioni che la situazione richiede. Ogni anno, Madera riceve la visita di un battello bianco che porta in giro per il mondo la statua di Fatima. Essi hanno scorto la santa nave bianca all'alba e organizzato in fretta e furia la sua accoglienza. Il fuoco d'artificio. Le barche ornate con fiori. Esse danzano nello sciacquio intorno al *Falken,* cariche di uomini e di bambini che cantano in coro la gloria di Fatima. Altri preti salgono a bordo, e, questa volta, uno di loro comprende e parla il tedesco.

–Ma non trasportiamo la statua di Fatima! – protesta Lienhardt.

–Sì, sì – insiste il prete – ci è stato annunciato un battello bianco. E' arrivato... Alleluia! Deo gratias!

In effetti, è la *Giulio Cesare,* nave italiana ma che stazza 30.000 tonnellate, che, portatrice di Fatima, si pesenterà qualche ora più tardi!

–Dove nascondete la signora bianca?

Ma una evidenza s'impone alla fine della perquisizione improvvisata dai seguaci di Fatima. La signora non si trova a bordo del *Falken*! Per consolare i devoti visitatori, il comandante stura qualche bottiglia di whisky ed il miracolo finalmente avviene... In un batter d'occhio, sono tutti ubriachi! Infinitamente poveri, quegli isolani, privi di cibi terrestri, bevono e si rimpinzano smisuratamente giacché Lienhardt lascia cadere filze di bottiglie nelle mani tese dalle barche e la signora apre la sua cambusa.

L'arciprete ha fatto sapere alla gente della flottiglia che il *Falken* era una

nave tedesca e le grida diventano eclettiche:

–Viva Maria!... Viva Hitler!

L'entusiasmo raggiunge un livello indescrivibile quando Lienhardt fa alzare la bandiera di combattimento della divisione Viking che egli ha salvato dai Russi! Poi si cope il capo col berretto a visiera di ufficiale delle SS e viene portato in trionfo intorno al ponte. E' che prima della guerra, gli isolani hanno ricevuto la visita dei grandi piroscafi *Guslow* e *Robert Ley,* latori dei proletari tedeschi beneficiari delle crociere organizzate gratuitamente dalla Kraft durch Freud...Allelulia! Deo gratias! Hitler è risuscitato? Hitler e la signora bianca confusi in una medesima adorazione, significano in effetti il ritorno a tempi migliori, giacché la croce uncinata e la pioggia di buoni marchi tedeschi che cadevano dalle navi hitleriane s'identificano nei ricordi di quella povera gente.

L'arciprete dice a Lienhardt:

–Adesso si farà di voi dei santi, e siete ospiti della Chiesa cattolica.

Lo furono, grazie al whisky, grazie al ricordo di Hitler, al *Giulio Cesare* che era arrivato a Madera due ore dopo il *Falken,* portando Fatima in tutta la sua gloria. Sempre con il capo coperto dal suo berretto di ufficiale delle SS, Lienhardt si era ritrovato a sorreggere uno degli stipiti del baldacchino che riparava la Madonna. Grande gioia che, contemporaneamente, era e non era più di questo mondo. Canti. Preghiere. Danze. Fiori. Vino. Merluzzo alla portoghese. Splendori e miseria. Era stato necessario ricondurre a bordo del *Falken* gli uomini dell'equipaggio, ubriachi fradici, ad eccezione dei Danesi cui non piaceva l'alcole e di von Allenburg. Lienhardt aveva voluto versare una somma notevole al sindaco della città che rifiutò dicendogli:

–Non abbiamo bisogno del vostro denaro, ma del vostro cuore.

L'arciprete l'accettò. Per i suoi poveri. E ne aveva molti.

*

La goletta fa adesso rotta verso le isole del Capo Verde. Bel tempo. Navigazione facile. Man mano che il *Falken* avanza verso il tropico, il caldo si fa opprimente e il comportamento di quella gente del Nord si modifica. Prostrati, i Danesi provano più ripugnanza per il lavoro quanto Jören rimane

in preda alla nausea. Ma per il momento, il capitano non ha bisogno né del motore né del suo meccanico. I Baltici cominciano a svegliarsi. Il Finlandese fa la posta a Ursula che diventa provocante. Irritabile, von Allenburg dà fondo utilmente ad una esuberanza di energia lavando parecchie volte al giorno il ponte della goletta, ricercando quelle avarie che sfuggono all'attenzione di coloro la cui indifferenza contrasta con l'amore che egli sembra portare al bastimento. Lienhardt nota che non si obbedisce più ai suoi ordini o che gli ordini accettati sono eseguiti con una cattiva volontà evidente. Sua moglie prepara sempre i pasti ma non compare più a tavola quando Suojärvi vi si trova. Essa non può sopportare più a lungo lo spettacolo del Finlandese che attinge nella pentola con le dita, appuntando le patate con la punta del coltello, leccando la salsa nel piatto o rovesciandola sul tavolo quando il suo contenuto non gli piace.

Lienhardt comprende che le sue probabilità di raggiungere Buenos Aires diminuiscono; non a causa delle difficoltà della navigazione ma per colpa dell'equipaggio. Egli finisce per domandarsi se non avesse fatto meglio ad abbandonare quegli uomini ai Russi, dal momento che non si mostrano degni della libertà. Ma una sera, mentre si apriva delle sue inquietudini con von Allenburg, il barone aveva messo, una volta di più, il suo pizzico di follia in forma didattica per rassicurarlo.

–Finché esiste una fiamma, per quanto piccola sia, in un angolo del mondo, tutto può ricominciare! La nostra fiamma, dopo il crepuscolo degli dei, aveva ancora stranamente la forma delle ruote solari di Thule.

Quella filosofia esoterica non gli era di grande aiuto, ed era meglio lasciare il barone alla sua follia che ricercare il suo appoggio. La crisi tuttavia si avvicinava. Una notte, mentre disteso sulla sua cuccetta si chiedeva come avrebbe potuto integrare tutti quegli uomini nell'avventura che aveva immaginato ed imposto senza conseguire la loro adesione, un rumore insolito lo immobilizzò... Qualche cosa martellava il ponte al disopra di lui. Identificò un rumore di stivali che grattavano il legno e che era accompagnato da brontolamenti che avevano più di bestie che di uomini. Attraversò rapidamente il quadrato, emerse dalla scala interna. La luna era raggiante nello splendore della notte tropicale, la sua luce spenta, vitalizzata dalla fosforescenza del mare...

L'uomo di barra era al suo posto e non poteva vedere ciò che succedeva proravia, ma ciò lo lasciava indifferente... Strettamente aggrappati uno all'altro, Suojärvi, il Finlandese, lottava con Saukinai. Ogni tanto, il lampo

lanciato dalle lame dei coltelli traeva dal chiaro di luna un significato micidiale. Uno degli uomini doveva essere ferito poiché il capitano scivolò su una pozza di sangue. Tentò di separare i combattenti ma il Finlandese brandì l'arma in direzione della sua gola.

Lienhardt fece dietrofront, raggiunse la cabina e afferrò la P.38 che ad ogni buon conto manteneva ben ingrassata e carica.

–Mollate i coltelli!!!

Appoggiava adesso la canna dell'arma sui reni di Suojärvi che gli obbedì brontolando. Con la manica della maglia strappata, il braccio che sanguinava in abbondanza, Saukinai si rialzò. Il capitano confiscò i coltelli e spinse i due uomini verso la scala interna chiedendo loro spiegazioni. Il Finlandese aveva rinchiuso Ursula nella propria cabina, e il Lituano aveva incominciato la lotta per liberarla. Era dubbio se il pescatore avesse usato violenza per appropriarsene, giacché la Svedese si mostrava da qualche giorno disposta a scoprire la Finlandia dopo i paesi baltici, poi la Danimarca, e perfino la Germania se la signora Lienhardt l'avesse autorizzata!

–Apri quella porta! – ordinò il capitano.

Suojärvi non batté ciglio.

–Apri o sparo! – ripetè Lienhardt facendo pesare la sua P.38 sulla colonna vertebrale del Finlandese.

Egli aprì la porta ed Ursula apparve, posò sui due uomini uno sguardo stupito, e raggiunse placidamente la sua cabina.

Il capitano si attendeva ormai di subire rappresaglie che potevano venire indifferentemente da Suojärvi, da Saukinai o dalla stessa Ursula, in quanto guastafeste. Si rimproverava adesso di avere autorizzato la presenza di quella ragazza a bordo. Egli credeva alla partenza di non avere il diritto di rifiutare ai rifugiati ciò che concedeva a se stesso, dimenticando che, in tutta la storia della marina a vela, i capitani mantennero il privilegio di portare con sé la famiglia in crociera per quanto lontane o pericolose fossero.

Un pennone fischiò alle sue orecchie l'indomani, ed essendosi irrobustita la brezza, quando volle far ridurre la velatura, solo von Allenburg e Petersen Horlä risposero al brandabasso. Lienhardt riprese dunque la P.38 e non doveva più separarsene di giorno o di notte fino alla fine.

Affondarono l'ancora a Santiago del Capo Verde. Case basse dai tetti rossi. Acque verdi o azzurre secondo l'ora. Colline color terra di Siena bruciata. Il professor Harring abbozzava senza posa tele, dava risalto alle forme dell'isola della Quarantena, fissava i colori del cielo con una coscienza

tutta germanica, senza dimenticare una sola di quelle lingue di nubi esoteriche, rosa pastello di mattina, poi rosse quando il vento soffiava dall'Africa, verdi, azzurre, malva man mano che il giorno calava.

Fecero viveri, acqua, benzina, per ritornare al livello delle scorte che detenevano alla partenza, ossia quattro tonnellate d'acqua ed altrettante di benzina.

Lienhardt si domandava se tutto l'equipaggio avrebbe raggiunto o no Recife, date le minacce che maturavano a bordo e alle quali doveva porre rimedio. I tragici ricordi di Curlandia si accalcavano in lui. Aveva sperato di dimenticare tutto attraverso l'odissea del *Falken*, di mai più ritrovarsi nella necessità di uccidere dal momento che sceglieva la libertà e la pace. Tutto ricominciava! Dopo i Russi, i Baltici ed il dannato Finlandese lo costringevano a riprendere le armi. Si sentiva maledetto per sette anni, come l'Olandese volante. Fin dove sarebbe dovuto andare per rinascere da SS assolto? Forse, come diceva il barone, quel bizzarro compagno di odissea.

–Fino al sole rosso che affonda nel mare, incastonato, pallido e vibrante, nelle banchise di ghiaccio!

E perché von Allenburg gli parlava così spesso di Horbiger?... Qualunque cosa dovesse avvenire, doveva prevenire la tragedia. Dopo essersi ritrovato stupidamente classificato tra i «criminali di guerra», non voleva essere annoverato tra i «criminali di mare»! Andò dunque ad esporre la situazione al capitano comandante del porto. Fece redigere un atto e registrare la sua dichiarazione: per sapere che sarebbe forse costretto ad esercitare i suoi poteri fino a sopprimere i nominati Suojärvi, Saukinai, Jaunpils e Vabaliai. L'ufficiale portoghese firmò contemporaneamente a lui!

Salparono l'indomani. Qualche minuto prima che le ancore fossero tirate su, due uomini di colore si presentarono per servire a bordo. Il meticcio Luis e il negro Amando. L'ex Hauptsturmführer li assunse pensando che quegli Africani avrebbero forse riscattato i figli di Thor!

*

I venti di sabbia rossa cessarono di organizzare i loro inferni crepuscolari sull'Oceano e il *Falken* entrò nell'aliseo al quale tese la sua velatura come

una guancia al bacio. Filava adesso a 10 nodi e richiedeva poche manovre. L'equipaggio si riposava di giorno, viveva la notte, sempre più tumultuosamente man mano che si avvicinava all'equatore. Fu il periodo che permise a Suojärvi di regnare senza spartizione sulla bionda Ursula. Probabilmente, dopo tanti anni vissuti nel suo paese da ragazza libera, sotto le garanzie sociali le più solide, essa aveva preso il gusto del barbaro. Dopo l'eccesso di libertà, l'eccesso di schiavitù! Il terribile Finlandese non tollerava alcuna presenza sospetta intorno a lei e, beninteso, quella del suo sposo secondo la legge meno di qualunaue altra. Per aver tentato la sorte, il Lettone Jaunpils aveva perso l'estremità di un orecchio sotto il coltello di Suojärvi; giusto risvolto delle cose poiché, già molto giovane, egli collezionava le orecchie degli Ebrei durante i pogrom che devastavano il suo paese. Da parte sua, Lienhardt aveva fatto sapere che avrebbe aperto il fuoco senza intimazione su ogni uomo che si fosse avvicinato, di notte, alla cabina occupata da sua moglie e dai suoi bambini.

Una sera, von Allenburg gli disse:

–Non credete che sarebbe bene farla finita con quel Finlandese?

Lienhardt emise un sospiro e replicò:

–Ma certo, la disciplina lo respinge ma la manovra lo assolve.

Il barone alzò le spalle e suggerì con voce dolce:

–Facciamolo passare fuori bordo. Lo si sostituirà a Recife. Finché l'aliseo ci porta, non abbiamo bisogno di lui!

Il capitano rifiutò di prendere quella risoluzione estrema per parecchie ragioni. Prima era Ursula e non il Finlandese che organizzava la sregolatezza della vita bordo. Poi, Lienhardt si ricordava che durante una zuffa tra marinai del *Falken* e marinai italiani del Giulio Cesare, a Madera, Suojärvi l'aveva protetto con una ferocia esemplare. Egli sapeva adesso che quel primitivo si sarebbe fatto uccidere per lui tanto spontaneamente quanto avrebbe potuto giustiziare chiunque si fosse opposto ai suoi impulsi elementari. Von Allenburg alzò filosoficamente le spalle e disse:

–Gli avvenimenti di quaggiù hanno luogo in simpatia con le cose sti!

Lienhardt lo lasciò per compiere la sua prima ronda notturna, pistola in pugno, e lo sorprese qualche momento dopo che stava forbendo la forma di legno di teck del battello con un fazzoletto di seta. Egli pensò: Indubbiamente, il barone è proprio matto! Gli disse cautamente:

–Amico mio, credete che sia l'ora di lucidare il *Falken*?

Il barone replicò:

–Non vi è ora per aver cura, fin nel più piccolo particolare, di un bastimento che deve portarmi per sette anni.

Lienhardt andò a coricarsi, carico di pensieri.

Vi era per contro a bordo qualcuno che trovava l'odissea più sopportabile dopo aver salpato dal Capo Verde, ed era sua moglie. Luis il meticcio, Amando il negro avevano in effetti messo sottosopra il suo dominio, cambusa – cucina – quadrato, stabilendo una gerarchia logica e rigida come quella della SS, fondata come essa sulle leggi della natura, riconosciute ed accettate. La signora Lienhardt aveva designato Amando per il servizio di tavola. Non è lui che apparve portando la zuppiera, il giorno della prima prova, ma Luis impeccabilmente modellato in uno spencer bianco. Il servizio che assicurò non avrebbe screditato il capocameriere della *Queen Mary*. Aveva detto alla moglie del capitano:

–Negro non servire signore bianco. Lavoro meticcio. Negro buon cuoco, lui servire cucina.

E quando la signora Lienhardt gli ordinò di lavare la cucina o il quadrato, egli replicò:

–Non lavoro meticcio, Lavoro negro.

Amando, da parte sua, si mostrò migliore cuoco della stessa signora Lienhardt. Ma quando lei gli rimproverò il disordine e la sporcizia della sua cabina, egli rispose:

–Me nero. Cabina nera. Bene così!

Presto entrarono tutt'e due in sciopero. Avevano visto il Finlandese mangiare come una bestia. Il meticcio che conosceva qualche parola d'inglese disse:

–Me, non servire Peach Comber (1).

E restituì l'uniforme. Il negro disse:

–Me, non cucinare per bastardo bianco!

E salì sul ponte per stendersi al sole.

Rossa dalla vergogna, la signora Lienhardt non poteva dare torto a quei servitori esperti in gerarchia naturale. Bisognò organizzarsi altrimenti. Una tavola ed il servizio di Luis per i Tedeschi, i Danesi, gli Estoni che sapevano comportarsi e meritavano la cucina di Amando. Una tavola per il Finlandese ed i Lettoni, serviti da Ursula che pure cucinava per loro, estasiata di conoscere finalmente gli splendori della schiavitù! Questo «apartheid», precisamente organizzato dal meticcio e dal negro contribuì poco

(1) Barbone, vagabondo, in gergo di mare.

ad idealizzare l'ambiente della vita a bordo e Lienhardt non avrebbe dato un soldo della vita dei due uomini se Suojärvi avesse compreso il senso della discriminazione. Ma esso non entrava nel ventaglio delle sue percezioni morali!

*

Il comandante del *Falken* faceva assegnamento sul passaggio dell'equatore per creare un felice diversivo in quella vita di bordo sempre più impellente. Ne preparò la cerimonia di lunga mano. A 100 miglia dal punto ideale, avvertì l'equipaggio:

–La signora Lienhardt e Amando hanno preparato un buon pasto. Domani il dio Nettuno salirà a bordo. Dovreste dunque indossare ciò che avete di più bello. Sarete battezzati.

–Battezzati come? – domandò Jaunpils.

–Battezzati perché – si stupì Saukinai.

–Battezzati da chi – brontolò Suojärvi.

Lienhardt alzò le spalle, irritato da tanta ignoranza. Tanto varrebbe fornire spiegazioni ai negri primitivi di Recife dove si stava per arrivare, e ancora era probabile che le avrebbero capite più in fretta di quei Baltici stupidi! Non spiegò dunque nulla e concluse:

–Vedrete bene!

Tardi nella serata, si presentarono dal comandante in delegazione. Jaunpils annunciò:

–Comandante, vengo a dichiararvi che noi siamo cristiani. Siamo stati battezzati una volta e ognuno di noi possiede una Bibbia nel suo sacco. Abbiamo paura di quel Nettuno che vorrebbe battezzarci una seconda volta. Domani, se sale a bordo, chiuderemo tutte le porte delle nostre cabine a chiave.

Mantengono la parola. Non partecipano alla festa che i Tedeschi, i Danesi, von Allenburg e Ursula di cui il bruto finlandese comincia a stancarsi e che, progressivamente, riprende la sua libertà.

Travestito da Nettuno, von Allenburg officia, mescolando l'umorismo al sacro secondo la sua abitudine. Egli imbratta col catrame il Danese Jö-

ren citando Santa Teresa di Lisieux: «Tutto è grazia.» Egli costringe Petersen Horlä a passare dieci minuti in cima ad un albero e commenta le smorfie del giovane navigatore con un appello alla saggezza di Hermes Trismegiste «ciò che è in alto è come ciò che è in basso». Il vecchio professore d'arte Harring non si offende di essere immerso tutto nudo in un'enorme vasca da bagno di rame ricevuta in regalo a Southampton e spera restare ancora a lungo pittore del mare sentendo enunciare un poco dell'antica legge cinese «le stelle nella loro corsa combattono per l'uomo giusto»! Poi si mangia, si beve, si dorme.

*

Recife. Caldo opprimente che ricorda i bagni di vapore in uso in Occidente, quelle caricature di sauna nordica. Popolazione nera vegetativa, in ritardo sull'evoluzione delle altre razze e probabilmente condannata. Una chiesa di stile gesuita da cui salgono canti di speranza... Dio darà in cielo ciò che ha rifiutato in terra ai poveri negros... Nostalgie. Ciò che fu non sarà più. L'Africa, un milione di anni prima. Degli uomini liberi ma condannati. Decadenza. Deportazione verso le Americhe. Dio ci renderà il paese perduto. Mercanti di felicità nelle chiese. *Shipchandler* intorno al porto. Burro in scatola. Sardine di conserva. Frutta, botti d'acqua. Il *Falken* tira sulle ancore nell'acqua verde, sotto la protezione di un forte che risale alla colonizzazione portoghese. Mondo placido. Mondo rassegnato, destinato alla morte e che fuggono, molto in fretta, i prometei del *Falken*.

Lienhardt si sente adesso prometeo fino all'estremità delle unghie. Troppo forse! Dopo gli scali di Recife, poi di Santos, egli sospettava proprio che non avrebbe attraversato la baia Santa Caterina, celebre per i suoi mari grossi, senza prendere una scoppola. Da Southampton beneficiava di un tempo trattabile, non affrontava mai venti che soffiavano a più di forza 8 e forza 9. Si domandava spesso cosa sarebbe successo se avesse dovuto subire una tempesta paragonabile a quella del Baltico, con un equipaggio composto di mistici, di inebetiti, di assassini in potenza più preoccupati di usare violenza a una ragazza che di ben stabilire, controllare o ammainare le vele. Lui stesso non sapeva come avrebbe reagito se un uragano lo avesse sorpreso con molta velatura, se gli ordini che si sentiva capace di dare fosse-

ro opportuni, ben formulati, perché quei marinai avessero il tempo di ammainare poi stabilire la velatura ridotta dei mari grossi, ammettendo che, per una volta, acconsentissero a lavorare! Erano sfuggiti al Baltico grazie a una combinazione di miracoli che non poteva essere ritrovata, rimanendo la legge dell'Oceano l'«aiutati che il cielo di aiuta», valido per degli equipaggi coraggiosi, non per quello del *Falken*.

Ma il bel tempo persisteva. La goletta si rivestiva di crinoline di luce dorata che cadevano dalle nuvole, o tirava dietro di sé criniere di raggi caduti dal cielo. Dopo le nuvole dell'equatore, gonfie di acqua, che spiegavano intorno ad essa cortine di pioggia tiepida, viscose, la goletta avanzava in una gloria di luce, muovendosi appena sul lieve sciacquio e, per rimanere con la nausea in quelle condizioni, il Danese Jören costituiva un caso patologico eccezionale.

Il comandante faceva l'abitudine a quella pace, ogni giorno che passava rinforzava forse più del ragionevole la sua fiducia, confermava l'eccellenza e la durata dell'alleanza tra l'uomo e il mare. Forse avrebbe dovuto prendere salvaguardie abbordando la baia di Santa Caterina di cui conosceva gli umori grazie al portolano.

Non le prese o, almeno, forse non le prese abbastanza presto, e questa negligenza sboccò su un'esperienza interessante.

Il Pampero è un vento che viene da terra, soffiando generalmente dal S.E. Prende la sua corsa al di là del Capo Horn e, siccome dispone di 4.000 chilometri di Patagonia, poi di pampa rigorosamente piana, la sua accelerazione non incontra nessuna costrizione ed affronta l'Oceano a forza 10, talvolta di più. Esso dilaga sempre senza preavviso, salvo per i marinai abituati al cabotaggio sulle coste dell'Argentina che, loro, sanno leggerne nel cielo gli inizi.

Era a fine pomeriggio. Lienhardt scorse una specie di mostro nuvoloso prendere forma a S.-S.O., dalla parte della costa ancora invisibile. Il cielo rimaneva puro, dorato, attraversato da nuvole da vento stirate in fili di ragnatele verso 6.000 metri di altitudine, acconciando quella massa scura di vapori che stavano strisciando molto più in basso, messi in rilievo dal sole nascosto dietro di essi, disegnando intorno ad essi un bruco dorato. Lienhardt mi dirà più tardi che la bellezza di quella visione operava in lui una specie di anestesia di cui, abbandonato alle proprie forze, si sarebbe liberato troppo tardi per salvare il battello. Ma, una volta di più, una voce interiore si destò e gli parlò di pericoli. I primitivi che componevano la maggioran-

za dell'equipaggio dovevano avere sentito pure un avvertimento simile giacché esibivano dei volti grigi di spavento.

Ma, mi dirà Lienhardt, le voci che parlavano in me e in loro non si accordavano. In me, l'antenato Vichingo consigliava di affrontare il tempo, in loro gli antenati cavalieri della steppa consigliavano di fuggirlo. Vi erano due tendenze contraddittorie, legate a due tradizioni, due eredità differenti: da una parte la lotta contro i pericoli conosciuti da sempre, dall'altra la fuga davanti ad essi per mancanza di contatti storici. E ciò era tanto vero che, Suojärvi, il miserabile pescatore del Golfo di Botnia, era il solo dell'equipaggio che rimaneva calmo, fumando la pipa a piccoli colpi, contemplando la catasta di gorgoni pronte ad abbattersi su di noi. Gli altri si sentivano smarriti, sospesi alle mie labbra, al mio fischietto. Perfino Jören riusciva dominare la sua nausea cronica! Per la prima volta, lo trovai disponibile quando ordinai:

–Ammainare tutto!

Poi:

–Issare la trinchettina.

Era ora. Un quarto d'ora perduto e il vento sarebbe piombato sul *Falken* a disalberare. A causa di una manovra bloccata, non riuscimmo ad ammainare il trinchetto. Esso partì producendo il rumore di una cannonata. La trinchettina partì pure qualche minuto più tardi. Se ne dovette armare una nuova. Tutto diventava difficile. Il *Falken* sbandava a tal punto che coloro che si trovavano a babordo erano sommersi, quelli di tribordo si abbarbicavano a tutto ciò che reggeva sotto mano. L'Oceano sibilava come un nodo di vipere. I canapi schioccavano o vibravano come cristalli. Il fronte del Pampero doveva averci abbordato a circa forza 12. Poi, la forza del vento si stabilizzò un poco indietro.

Misi in fuga ed era una delle peggiori soluzioni possibili. Mancavo evidentemente di esperienza ma, forse, dopo avergli resistito, avevo l'intenzione di sfidare il Pampero. L'altezza delle onde doveva superare i dieci o dodici metri. I marosi ci raggiungevano, saltavano al disopra del coronamento e spazzavano il ponte da cima a fondo. Mi legai alla barra e mantenni in fuga, anche dopo aver constatato che tutto ciò che non avevamo il tempo di rizzare sul ponte era stato portato via. Era una perdita, ma siccome il canotto teneva duro, persistevo a giocare ai sottomarini...

Bruscamente, sentii rinnovarsi il richiamo che mi aveva dato l'allarme per il Pampero. Vi assicuro che credetti sentire realmente il mio avo lontano parlare, predicare la moderazione, consigliarmi sulla maniera di salvare il bastimento continuando ad affrontare. Ma non avevo voglia di ubbidirgli e finì per dirmi:

–Imbecille! Se resti in fuga, i tuoi pannelli cederanno, imbarcherai cento tonnellate d'acqua e sarai a posto, con i tuoi uomini, tua moglie e i tuoi figli!

Mi sottomisi a malincuore e presi la cappa. Il *Falken* salutava stranamente e rollava, ma manteneva un ponte quasi asciutto.

La stangata durò qualche ora poi il vento calò. Von Allenburg riapparve sul ponte, sempre di buon umore e mi disse ridendo:

–Avete visto quest'equipaggio?... Così!

Alzò il pollice per sottolienare il suo proposito. Gli risposi:

–Sì. La fifa può trasfigurare i più vigliacchi! E se il *Falken* deve navigare per sette anni, come pretendete, avremo dei marinai capaci di vincere la Coppa America!

–Grazie – replicò – Avrei troppa paura di farmi rubare l'orologio dall'«Uhren Sammler Armee»!

Qualche giorno più tardi, un altro genere di minaccia pesò sul *Falken*. La signora Lienhardt venne a trovare il marito che era alla barra e gli disse:

–Questa mattina, Ursula ha 41° di febbre. Non so più cosa fare!

Ella aveva abortito senza chiedere nulla, letteralmente con i mezzi di bordo e la goletta non aveva ciò che detiene una clinica svedese! L'infezione si era manifestata e la febbre adesso saliva.

Virare di bordo e ritornare a Santos rappresentava la stessa distanza che per raggiungere Buenos Aires. Il *Falken* risaliva nella brezza di Sud–Est e il capitano fece mettere il motore in moto per guadagnare due o tre nodi. Gli restava ancora abbastanza benzina per offrirsi quel lusso costoso che poteva salvare la Svedese.

L'acqua assumeva un colore verde azzurro sempre più scuro che annunciava l'entrata nell'Atlantico australe. Il sole si distoglieva da loro e risaliva verso il nord, si alzava sempre meno via via che essi si addentravano nell'inverno. I quarti di guardia sembravano più lunghi, come le notti. Una grande stanchezza frenava i gesti richiesti dalle manovre, giacché avevano lasciato Umbao da quasi sei mesi. Qualche cosa stava per morire in loro – il gusto dell'avventura oceanica finalmente soddisfatto da quella crociera irrazionale – intorno a loro, col tempo passato, le miglia coperte, un emisfero prendendo il posto dell'altro – al di là di loro, con quella ragazza folle

che la febbre divorava.

Essa era ancora in vita mentre risalivano il Rio de la Plata, ansiosi di non dover annotare sul giornale di bordo: Ursula Lundquist, perita in mare. Essa viveva sempre quando ormeggiarono il *Falken* alla banchina dello Yacht Club di Buenos Aires. Morì due giorni più tardi, all'ospedale in cui l'avevano trasportata. Forse aveva lottato per non rattristare l'odissea del *Falken*, preferendo espiare a terra piuttosto che al largo la colpa che aveva commesso contro la legge dei velieri che, durante secoli di saggezza, vietava la presenza delle donne a bordo. Essa aveva dimostrato a proprie spese che se la Svezia aveva la sua morale sessuale particolare, l'Oceano manteneva la propria.

*

Quando il *Falken* toccò Buenos Aires, mi trovavo nella Repubblica Argentina da più di un anno. Prestavo servizio nelle truppe di montagna del generale Perón in qualità di consigliere tecnico col grado di tenente colonnello.

Una sera, ritornando a casa, trovai il biglietto da visita di un certo capitano Ludwig Lienhardt e un invito a bere al suo bordo. Mi ci recai. Il battello si trovava all'attracco davanti allo Yacht Club, santuario molto snob della capitale federale. Vi ritrovai i miei colleghi consiglieri tecnici del ministero dell'Aria, Galland, il celebre cacciatore della Luftwaffe e Hans Rudel, pilota di stukas, il solo vero cavaliere che l'Europa abbia prodotto dal XIV secolo. Essi attaccavano già, soprattutto Galland, la riserva di whisky del *Falken.* Insondabile! Inesauribile!

Non conoscevo Lienhardt. Mi fece visitare il suo battello. Non rimanevano a bordo che la sua famiglia e il barone baltico. Gli altri erano sbarcati senza perdere un minuto. Suojärvi doveva più tardi riprendere servizio sulle «Lineas maritimas argentinas». Jaunpils stava per finire protettore e Vabaliai, agente di polizia. Il Danese Jören rintraccerà un impiego di meccanico a Cordoba, e l'altro Danese sposerà una ricca ereditiera e avranno molti bambini. Saukinai, il Lituano, si consolerà di aver perduto la sua Svedese diventando anche lui protettore. Di tutti quegli uomini che si erano imbarcati sull'avventuroso *Falken*, uno solo doveva perire in mare, il più

umile e il più toccante: il negro Amando. Egli ripartì su una nave da carico che faceva il cabotaggio tra Buenos Aires e Ushuaia, cadde dal ponte nelle acque gelate del Canale Beagle e morì di congestione.

Perón aveva mandato un messaggio al *Falken* nel momento in cui entrava nelle acque territoriali. Lienhardt me lo mostrò manifestano la sua sorpresa. Era così formulato: «Siate i benvenuti in Argentina e bevete vino Toro». Conoscevo bene il Presidente e lo sapevo pieno di umorismo, maniera insolita in America latina di nascondere pudicamente il coraggio e le doti di cuore che lo avevano condotto alla testa della nazione.

Scoprendo la sistemazione del *Falken*, manifestavo a mia volta una profonda sorpresa.

–Perché queste cabine che danno tutte sul quadratino come delle celle sulla corte di un monastero?

–Ho concepito il *Falken* come un Ordensburg galleggiante, per metterlo al servizio dei giovani alla ricerca di una fede. Per rifare in Argentina ciò che avevamo abbozzato in Germania e che la guerra ha disgraziatamente devastato!

Quella realizzazione implicava una certa logica... Una dittatura sopravviveva a un'altra... Un grande slancio nazionale dava il cambio ad un altro... I vincitori della guerra non avevano nulla di esaltante da proporre! Ma l'analisi non corrispondeva al reale. Perón, non era dittatore più di Hitler, malgrado i miliardi spesi in propaganda per persuadere l'universo del contrario, e lo slancio nazionale dell'Argentina, reale, non conteneva altra mistica politico-sociale della religione nascente intorno alla nostra amica Evita, la madonna. Ciò sapeva più di sacrestia che di Ordensburg. Lo feci comprendere a Lienhardt che parve deluso.

Quando mi presentò al barone baltico, ultimo membro dell'equipaggio fedele al *Falken*, sentii un colpo. Dove avevo già incontrato quell'uomo? Mi occorsero parecchie settimane per ricordarmelo e collocarlo in una maniera abbastanza vaga. Mi accomiatai dalla famiglia Lienhardt, da von Allenburg, e mi ritirai.

Avevo incontrato il barone baltico, che non si faceva allora chiamare Allenburg, in una specie di monastero della SS dove le mie funzioni mi avevano spinto all'inizio del 1945. Per trovarsi là, in quel momento, egli doveva necessariamente appartenere ai circoli chiusi dell'Ordine nero. Non l'avevo che intravvisto ed ero certo che a bordo del *Falken* non mi aveva riconosciuto. Lienhardt mi aveva raccontato le loro avventure comuni al mo-

mento della capitolazione. Quale ruolo sosteneva quell'Allenburg in Curlandia, perché se ne era fuggito in catastrofe alla venticinquesima ora, un'ora dopo l'ultima ora? Perché si era imbarcato clandestinamente su quella goletta? Tutte domande che dovevano rimanere senza risposta giacché, se dovevo rivedere Lienhardt un quarto di secolo più tardi, persi le tracce del barone con il primo naufragio del *Falken*.

*

Che ne sarebbe dunque stato del *Falken*? Infatti, le sue avventure cominciavano appena. Attraverso di esse stanno per moltiplicarsi le tragedie e gli scrosci di risa della vita. Prima, Lienhardt non ha più denaro e la scorta del whisky salvatore volge alla fine giacché si beve molto nei porti. Egli deve dunque rendere redditizia la goletta. La prima idea che gli viene, logica, è di fare appello al presidente Perón che ha augurato loro il benvenuto con tanto umorismo. Il capo dell'Argentina lo ascolta, Evita decide. Il sindacato unificato (Trabajo y Previsión) edificato sul modello dell'organizzazione tedesca del dottor Ley, sindacato che è opera sua e rimane cosa sua, accetta di noleggiare il *Falken* per iniziare i bambini dei proletari in via di trasfigurazione alle gioie delle crociere in mare. (Sempre il III Reich!)

Lienhardt salpa con von Allenburg e con un nuovo equipaggio ridotto. Si tocca Montevideo, Santos. Si vira di bordo, ma l'Atlantico australe in inverno presenta un aspetto temibile e Lienhardt non può rischiare un carico di bambini al di là di Mar de la Plata.

Di lì a tre mesi, il prezzo di noleggio convenuto per il battello ed i servizi non è pagato. È l'epoca difficile in cui Perón convoca il suo consigliere tecnico per l'Aria, il mio amico Galland, e gli chiede:

–Generale, per quanto tempo potrei interdire il cielo di Buenos Aires agli Americani con la mia aviazione da caccia?

Galland dispone di cinque Gloster Meteor, bireattori antiquati comperati dall'Inghilterra, e fa i suoi calcoli.

–Cinque minuti, signor Presidente!

–Va bene! Rimanderò quegli apparecchi agli Inglesi ed importerò whisky per un valore equivalente.

Il valore del peso è in ribasso. È il ministero della marina che deve regolare il noleggio del *Falken*, a costo di farsi rimborsare dal «Trabajo y Previsión» grazie a qualche gioco di scritture. Il «gringo» Lienhardt, come ogni altro immigrato di fresca data, ignora i retroscena della politica argentina, le sfumature dell'opinione pubblica. Egli non sa che l'esercito di terra, addestrato dai Prussiani, ha tendenze per la Germania, l'armata delle Ande per la Francia, la Marina per l'Inghilterra. Essa è dunque antinazista per definizione e si mostra poco disposta a pagare a Lienhardt ciò che gli è dovuto. Catastrofe!

Il *Falken* è salvato per il momento da un certo Altman, Olandese degli Stati Uniti che, rappresentante della Food Organisation, controlla l'emigrazione delle aragoste in direzione del Sud, allo scopo di verificare una teoria sulla coincidenza che esisterebbe tra quella camminata faticosa e quella del plancton! Ecco il *Falken* promosso nave scorta di aragoste, manovrato da un SS dell'Ordine nero! Ma il *Falken* naviga solo per qualche settimana sull'oceano di dollari. L'Olandese-USA al plancton trova probabilmente la vita di bordo un tantino troppo scomoda e sportiva per lui. La goletta non ha un bell'aspetto; come realizzare intorno ad un così piccolo battello le foto di prestigio capaci di stimolare i generosi donatori, fare passare per scienza una dialettica improvvisata a partire dalle aragoste e dal plancton? Altman si imbarca dunque su una nave cabotiera di 800 tonnellate acquistata dalla Food Organisation.

L'ex SS va di delusioni in situazioni sempre più difficili. Non si mantiene una goletta di 160 tonnellate come un ciclomotore e, se il barone non reclama alcun salario, bisogna pagare dei diritti portuali e dei canoni di ogni genere.

Un giorno, quando von Allenburg fa la siesta mentre Lienhardt aggiunge alcune righe al giornale di bordo, sul tavolo delle carte, uno sconosciuto mette piede sul ponte e si presenta al capitano.

–Mi chiamo Nassim Pessàh. Sono incaricato dal «club dei Marinai ebrei» di farvi una proposta. Accettereste non solo di noleggiarci il vostro battello, ma anche di dirigere l'addestramento dei nostri giovani pionieri chiamati a raggiungere lo Stato d'Israele?

L'SS «ogni azimut» non si turba per il carattere politicamente insolito della proposta. Egli ha già così spesso sentito la risata della storia! Comandare dei Baltici abbrutiti o degli Ebrei sottili, quale importanza ha adesso che il gioco è fatto! L'importante non è salvare il *Falken*? Egli ama quel battello, meno forse dello pseudobarone che lo lucida tutto il santo giorno, ma

separarsene per mancanza di denaro gli spezzerebbe il cuore. Egli ascolta la proposta.

In Argentina e, soprattutto in Uruguay, esistono numerose tenute nelle quali i giovani Ebrei della Diaspora ricevono, in condizioni di semiclandestinità, un addestramento misto di agricoltore e di soldato. Essi sono destinati a costituire le prime unità dell'esercito israeliano. Ma Israele ha anche il dovere di possedere una marina. Intrattenendo tutte le marine una scuola di vela, il «club dei Marinai ebrei» deve avere la sua. Buenos Aires ha molti panfili ma pochi istruttori. Il capitano Lienhardt vuole accettare questa missione?

–Sapete che sono un ex ufficiale delle Waffen SS?

–Lo sappiamo.

–E non vi disturba?

–No.

Si discute sulle condizioni, aspramente, e, finalmente, esse appaiono generose.

–Quali garanzie mi date? – domanda il capitano il quale non potrebbe dimenticare che, se Perón gli consiglia di bere vino Toro, non gli dà i mezzi per comprarne neppure una bottiglia!

–Il signor Isidoro Guzmann, direttore della banca di Santa Fe, sarà il vostro garante.

Otto giorni più tardi, Lienhardt accoglie una ventina di giovani Ebrei, tra cui molti Askenasi biondi. Egli li istruisce sull'attrezzatura, le vele, il vento, la navigazione, prima di prendere il largo. Ogni mattina egli li allena in una proprietà chiusa da muri discreti... Saltare, correre, arrampicarsi, tuffarsi, strisciare... Inlegen!... Auf!... A terra!... In piedi!... Un balzo in avanti!... La giovane truppa corrisponde in maniera esemplare, manifesta il più grande entusiasmo per quel «drill» alla prussiana... Ordini ricevuti sull'attenti! Comandi ripetuti con gli occhi negli occhi! Senza sforzo, Lienhardt ottiene da quei giovani Ebrei lo slancio della Waffen SS! Per la prima volta nella storia, e della loro storia, essi si trovano sotto comando SS, ogni nostalgia forse appagata!

Lo stesso vale per il mare... Issare!... Ammainare!... Lienhardt dà gli ordini in tedesco che i giovani Ebrei che parlano lo yiddish capiscono benissimo. Da una parte e dall'altra, ognuno forza il suo talento. Le manovre ordinate dall'ex Hauptsturmführer contengono una parte di circo e la maniera in cui gli Ebrei le eseguiscono una parte di esibizionismo.

Sembrano contenti gli uni degli altri. Lienhardt ha trovato qui un equipaggio che lo consola di quello che gli ha tuttavia consentito di attraversare l'Atlantico, ma a quale prezzo! Questa intesa rimane probabilmente superficiale, essa non colma l'abisso aperto tra i soli autentici avversari della Seconda Guerra mondiale, gli Ebrei e gli hitleriani; non rappresentando gli altri che delle comparse, ma costituisce una tregua.

E' probabilmente il sentimento delle famiglie che, la domenica, s'imbarcano sul *Falken* allo scopo di ammirare le imprese dei loro rampolli. Il tirocinio dura tre settimane, termina con una piccola festa, delle nomine. Lienhardt appende sulle maglie delle medaglie dalle scritte ebraiche che gli sono state consegnate affinché le conferisca lui stesso secondo i meriti di ogni praticante. Essi le ricevono con una rigidezza che un primo nostromo della Kriegsmarine troverebbe di buona qualità. Lienhardt si diverte enormemente, ma la risata interna che lo illumina non intacca il sentimento di riconoscenza per coloro che, una volta di più, gli hanno permesso di salvare il *Falken*.

Che ne sarà adesso che il tirocinio termina? Nassim Pessàh lo invita a bere. Il capitano ordina un rum.

–Gli Ebrei non bevono rum!

–Ma non sono ebreo!

–Lo deploriamo.

–Qui, non ci sono nazisti od Ebrei, solamente dei marinai!

Isidoro Guzmann, il banchiere che pagherà il noleggio del *Falken* subito e fino all'ultimo centesimo, emette un sospiro.

–Ach! Signor Lienhardt, i miei antenati furono buoni soldati tedeschi!

Poi:

–Volete venderci il vostro battello?

Il cuore di Lienhardt sanguina ma egli ascolta tuttavia la proposta. Il *Falken* sarebbe pagabile metà in Argentina, metà in Israele dove Lienhardt lo condurrebbe.

L'ex Hauptsturmführer alza le spalle.

–E laggiù, mi gettereste in prigione quale nazista per evitare di pagare il saldo.

Nassim Pessàh protesta:

–No, questi sono metodi nazisti che non impieghiamo!

Il capitano ride sinceramente.

–Ma siete più nazisti di me, voi Israeliani, allora?

Il gioco del gatto e del topo prosegue tra il buon umore generale e il banchiere insiste:

–Nessuno è capace di formare i giovani Israeliani come voi, capitano. Che peccato che non siate ebreo!

–È colpa di mia madre – replica l'ex SS ridendo.

Nassim Pessàh ridiventa preoccupato.

–Perché questa mancanza di fiducia, capitano?– dice lentamente – Se avessimo voluto sopprimervi, sarebbe stato facile ai nostri ragazzi gettarvi in mare durante un'uscita!

–È vero. Ma non avreste fatto questo perché sapevate che non sono mai stato ingiusto verso gli Ebrei.

–Lo sapevamo.

I negoziati non proseguirono oltre, giacché Lienhardt non aveva voglia di vendere il suo battello. Sarebbe stato rinnegare un compagno e un'odissea. Ebrei e SS si stringono la mano.

–Ci avete insegnato molte cose durante questa guerra, signor SS – afferma Isidoro Guzmann.

–Anche voi, dopo la fine della guerra, signor banchiere! Se avessimo conosciuto abbastanza presto la portata della vostra potenza...

Si separano.

*

L'Argentina era nel 1948 un paese di grandi libertà e di buona tavol . Ci si poteva vivere indefinitamente senza alcun documento, ciò che consentiva di cambiare l'identità secondo la temperatura, e l'orientamento dei venti. Nessuno vi voleva, come in Europa, la morte del prossimo. L'aria che vi si respirava dava spazio al più umile tra gli uomini. La pampa, la cordigliera delle Ande, la Patagonia australe non erano popolate che da signori, grandi o piccoli. Perón aveva inventato la dittatura umanista. I pochi oppositori che incarcerava per tradimenti evidenti vivevano in prigione con le loro famiglie, vi ricevevano gli ammiratori ed il vitto degli ufficiali dell'esercito come nella dolce Francia nel secolo XVII. Era sconvolgente per chi si presentava, come Lienhardt, con un passaporto

per l'inferno rilasciato dai Russi in Curlandia.

Disgraziatamente, per i fondatori degli Ordensburg, il popolo argentino non aveva mai letto Nietzche e non desiderava leggerlo. Non affatto che fosse privo di coraggio, tutt'altro, ma prendeva la vita alla giornata e tutti i grandi problemi posti lo lasciavano freddo o lo irritavano. La potente Chiesa cattolica rispondeva alle sue curiosità cosmiche. Non aveva bisogno di Hitler giacché Perón ne garantiva la presenza reale rivista e corretta da un emisfero Sud che non aveva mai dato nulla al mondo.

Ludwig Lienhardt comprese prestissimo che se la fortuna materiale si offriva agli immigranti ben dotati, essa si rifiutava secondo lo spirito. Egli rinunciò. Il *Falken* non aveva toccato la terra promessa. Doveva probabilmente navigare per sette anni come von Allenburg aveva annunciato. Ma l'ex Hauptsturmführer non aveva più i mezzi per finanziare una partenza. Eppoi, che cosa ciò significava adesso?... Salpare con chi?... Salpare per dove?...

Egli aveva rifiutato il *Falken* agli Israeliani. Lo cedette ai Cileni. Un giorno, si presentò un banchiere di Santiago latore di un'idea originale... Esisteva nel Pacifico un'isola San Fernandez nella quale la leggenda rivista e corretta collocava le avventure di Robinson Crusoé. Con trent'anni di anticipo sulle formule turistiche più audaci del nostro tempo: «Diventate argonauti nel Mar Egeo» – Avventuratevi tra i tagliatori di teste del Borneo», il Cileno si proponeva di riempire il *Falken* con un carico di turisti agiati sul tema: «Partite in goletta e diventate Robinson per otto giorni».

L'isola era scarsamente abitata da meticci d'Araucania, come quella di Chiloé. Bastava costruire false capanne primitive dotate del riscaldamento centrale, pubblicare in *digest* da Zig-Zag la storia di Robinson, scegliere gli ambienti per la fotografia e il *Falken* si trovava redditivato, non mancando i turisti agiati nel Cile, in Argentina, in Uruguay, per non parlare degli Stati Uniti.

La formula divertì Lienhardt ma non lo sedusse affatto. La guerra gli aveva dato il gusto delle avventure autentiche e ne conosceva il prezzo. Rifiutò dunque l'associazione proposta e vendette la goletta che il banchiere pagò in contanti. Essa era sempre comodamente assicurata al Lloyd, armata, ed era sufficiente rifornirla.

–Posso condurla fino a Valparaiso – propose il capitano.

–No, señor! Noialtri Cileni, siamo grandi navigatori ed i migliori cono-

–Ma siete più nazisti di me, voi Israeliani, allora?
Il gioco del gatto e del topo prosegue tra il buon umore generale e il banchiere insiste:
–Nessuno è capace di formare i giovani Israeliani come voi, capitano. Che peccato che non siate ebreo!
–È colpa di mia madre – replica l'ex SS ridendo.
Nassim Pessàh ridiventa preoccupato.
–Perché questa mancanza di fiducia, capitano?– dice lentamente – Se avessimo voluto sopprimervi, sarebbe stato facile ai nostri ragazzi gettarvi in mare durante un'uscita!
–È vero. Ma non avreste fatto questo perché sapevate che non sono mai stato ingiusto verso gli Ebrei.
–Lo sapevamo.
I negoziati non proseguirono oltre, giacché Lienhardt non aveva voglia di vendere il suo battello. Sarebbe stato rinnegare un compagno e un'odissea. Ebrei e SS si stringono la mano.
–Ci avete insegnato molte cose durante questa guerra, signor SS – afferma Isidoro Guzmann.
–Anche voi, dopo la fine della guerra, signor banchiere! Se avessimo conosciuto abbastanza presto la portata della vostra potenza...
Si separano.

*

L'Argentina era nel 1948 un paese di grandi libertà e di buona tavol . Ci si poteva vivere indefinitamente senza alcun documento, ciò che consentiva di cambiare l'identità secondo la temperatura, e l'orientamento dei venti. Nessuno vi voleva, come in Europa, la morte del prossimo. L'aria che vi si respirava dava spazio al più umile tra gli uomini. La pampa, la cordigliera delle Ande, la Patagonia australe non erano popolate che da signori, grandi o piccoli. Perón aveva inventato la dittatura umanista. I pochi oppositori che incarcerava per tradimenti evidenti vivevano in prigione con le loro famiglie, vi ricevevano gli ammiratori ed il vitto degli ufficiali dell'esercito come nella dolce Francia nel secolo XVII. Era sconvolgente per chi si presentava, come Lienhardt, con un passaporto

per l'inferno rilasciato dai Russi in Curlandia.
Disgraziatamente, per i fondatori degli Ordensburg, il popolo argentino non aveva mai letto Nietzche e non desiderava leggerlo. Non affatto che fosse privo di coraggio, tutt'altro, ma prendeva la vita alla giornata e tutti i grandi problemi posti lo lasciavano freddo o lo irritavano. La potente Chiesa cattolica rispondeva alle sue curiosità cosmiche. Non aveva bisogno di Hitler giacché Perón ne garantiva la presenza reale rivista e corretta da un emisfero Sud che non aveva mai dato nulla al mondo.
Ludwig Lienhardt comprese prestissimo che se la fortuna materiale si offriva agli immigranti ben dotati, essa si rifiutava secondo lo spirito. Egli rinunciò. Il *Falken* non aveva toccato la terra promessa. Doveva probabilmente navigare per sette anni come von Allenburg aveva annunciato. Ma l'ex Hauptsturmführer non aveva più i mezzi per finanziare una partenza. Eppoi, che cosa ciò significava adesso?... Salpare con chi?... Salpare per dove?...
Egli aveva rifiutato il *Falken* agli Israeliani. Lo cedette ai Cileni. Un giorno, si presentò un banchiere di Santiago latore di un'idea originale... Esisteva nel Pacifico un'isola San Fernandez nella quale la leggenda rivista e corretta collocava le avventure di Robinson Crusoé. Con trent'anni di anticipo sulle formule turistiche più audaci del nostro tempo: «Diventate argonauti nel Mar Egeo» – Avventuratevi tra i tagliatori di teste del Borneo», il Cileno si proponeva di riempire il *Falken* con un carico di turisti agiati sul tema: «Partite in goletta e diventate Robinson per otto giorni».
L'isola era scarsamente abitata da meticci d'Araucania, come quella di Chiloé. Bastava costruire false capanne primitive dotate del riscaldamento centrale, pubblicare in *digest* da Zig-Zag la storia di Robinson, scegliere gli ambienti per la fotografia e il *Falken* si trovava redditivato, non mancando i turisti agiati nel Cile, in Argentina, in Uruguay, per non parlare degli Stati Uniti.
La formula divertì Lienhardt ma non lo sedusse affatto. La guerra gli aveva dato il gusto delle avventure autentiche e ne conosceva il prezzo. Rifiutò dunque l'associazione proposta e vendette la goletta che il banchiere pagò in contanti. Essa era sempre comodamente assicurata al Lloyd, armata, ed era sufficiente rifornirla.
–Posso condurla fino a Valparaiso – propose il capitano.
–No, señor! Noialtri Cileni, siamo grandi navigatori ed i migliori cono-

scitori dei mari del Sud. Metterò a bordo un equipaggio di mia scelta!

–Come vi garberà.

Egli si rassegnò. Era meglio in effetti rompere brutalmente col suo compagno di avventure. Dopo tante notti di veglia a bordo del *Falken*, di tempeste e di calme luminose, di speranze e di delusioni, come Edipo, l'SS trovava che tutto andava bene. Ma von Allenburg, lui, non voleva sbarcare. Ci si può chiedere perché. Questa decisione dimostrava che in Svezia egli non si era legato a Lienhardt ma al battello. Perché? Che detenesse a bordo qualcosa di cui non poteva privarsi né portare a terra e che lo legava ad esso?... «Oggetti inanimati avete dunque un'anima...» Che sperasse d'impossessarsi un giorno del bastimento in circostanze favorevoli e navigare per conto suo praticando una forma di pirateria moderna che egli avrebbe immaginato? Era incaricato di qualche missione per l'Ordine nero, costretto per garantirne il segreto a convertire il *Falken* in veliero fantasma, dopo i Nissen ed i Garbers? Se non poteva più requisire dei *Soizic*, degli *Anni Braz Bihem*, dei *Kyloé*, dei *Passim*, forse sarebbe arrivato ad impadronirsi di un *Falken* ?

Il suo passo presso il banchiere cileno sembrava farlo presumere. Il mezzo migliore per sedurre un Cileno, è farlo bere. Se è un «roto», uomo di bassa classe quant'altre mai, la cui massa costituisce l'80% della popolazione, una volta ubriaco egli vi abbraccia o pugnala a seconda dell'umore. Se si tratta di un uomo di qualità, egli vi offre sua figlia, la sua fortuna o vi gratifica di uno schiaffo. Von Allenburg ed il banchiere bevettero le ultime bottiglie di whisky esistenti a bordo del *Falken* e raggiunsero un accordo sulle modalità di una collaborazione. Il Baltico prendeva la direzione dell'agenzia turistica a Santiago e organizzava preliminarmente l'isola San Fernandez utilizzando la goletta secondo i suoi bisogni.

Una settimana più tardi, l'equipaggio cileno, sette uomini, sbarcava alla stazione di Retiro dal treno «Internazionale». La vigilia era arrivato al porto un autocarro che portava cinque fusti di quel meraviglioso vino cileno, rimasto più leale di qualsiasi altro al mondo per la semplice ragione che gli indigeni non sapevano ancora trafficarlo, e che costava all'epoca 30 centesimo al litro!

Quando il *Falken* mollò le alzaie, von Allenburg disse all'ex SS: Incomincio una nuova esistenza. Le ragazze cilene sono bellissime e generose. Da qualche parte nel Sud, troverò la redenzione per mezzo

dell'amore; quello che cerco, che si chiama Eros e non Charitas!

Si strinsero la mano, Lienhardt saltò sulla banchina e si allontanò con passo rapido senza voltarsi.

*

Il *Falken* adesso portava tutta la sua velatura e rimontava in un vento gelato, a tutto Sud, manovrato da una mano esperta. Contrariamente al precedente, quell'equipaggio conosceva la manovra come nessuno! Capitan Duarte non utilizzava nessuno degli strumenti di bordo e navigava a vista con una sicurezza sbalorditiva. Audace, non ammainava che all'ultimo minuto e proprio quel tanto che occorreva per non rovinare la velatura o disalberare. La goletta correva talvolta a più di 12 nodi, velocità mai raggiunta dopo la sua partenza da Southampton, e senza l'appoggio del motore di cui i Cileni sembravano perfino ignorare l'esistenza. Trascinato dalla combattività di quell'equipaggio, von Allenburg faceva progressi rapidi e manovrava il timone del *Falken* con altrettanta sicurezza dell'ex SS. Andava molto d'accordo col capitano Duarte, se non col resto dell'equipaggio che gli dava del «gringo». Egli diffidava un poco di quei marinai ognuno dei quali portava un pugnale lungo come un avambraccio! Diffidava anche dell'Oceano divenuto ringhioso, severo, animato da un lungo mareggio che veniva dal Capo Horn.

Passarono una notte in scalo a Mar del Plata. I Cileni si batterono contro altri equipaggi fino all'alba. Rientrarono completamente ubriachi, solamente in sei, avendo uno di loro scelto la diserzione. Ma essi reagivano con una sbalorditiva rapidità. Un'ora dopo il salpare, garantito dal capitano Duarte e dal Baltico, essi riapparivano sul ponte.

All'altezza di Rio Gallegos, un colpo di vento di S.–S.E. si abbattè sul *Falken* e lo respinse fin nelle acque delle Isole Falkland. Occorse loro una settimana per rimontare contro il tempo d'ovest. L'equipaggio era una vera meraviglia ma, soltanto, finché non era ubriaco. Si beveva enormemente a bordo ed i 1.200 litri di vino imbarcati si esaurivano rapidamente.

Von Allenburg faceva dei quarti di guardia che si prolungavano fino

all'alba, giacché egli si trovava solo in stato di essere al timone. Ogni tanto, un marinaio emergeva dalla scala interna barcollando, o il capitano che smaltiva pure il suo vino, gettava un'occhiata sulla velatura, faceva un cenno con la testa, dava una pacca al timoniere, gridando invariabilmente:

–Vietato ammainare velatura!

Poi si rituffava sotto il ponte, si rimetteva a bere nel quadratino, con gli altri che cantavano e, quando erano abbastanza numerosi per confrontare la loro ubriachezza, si battevano ora a mani nude, ora col coltello. C'erano talvolta notevoli strappi! Uno degli uomini ne morì. Cessarono di bere durante la cerimonia del calo in mare. Il capitano Duarte la presiedeva molto correttamente, e fece poi capire a von Allenburg che sarebbe stato meglio per lui tacere quando avrebbero toccato Punta Arenas. Il lampo di un pugnale, nell'ombra della notte scompigliata dal vento dell'Horn, sosteneva il consiglio. E doveva comprendere una volta per tutte che in Cile, come in Brasile, la vita di un «roto» valeva meno di quella di un cane.

Riuscirono finalmente a rimontare fino allo Stretto di Magellano e si concessero un lungo scalo a Punta Arenas per riparare qualche avaria. Qualsiasi altro veliero al posto del *Falken*, manovrato in quelle condizioni, da uno «skipper» inesperto come il Baltico, «borracho» come Duarte ed i suoi uomini, si sarebbe da molto tempo adattato all'Atlantico australe dove, a rigore, riuscì a toccare Punta Arenas ma con 50 tonnellate d'acqua nei suoi fondi, con il ponte spianato, col fasciame aperto. Solamente, il *Falken* discendeva dalle epoche delle grandi certezze in cui gli artigiani avevano gesti d'artisti, sapevano il fatto loro, non utilizzavano che i cuori di quercia ed i grandi abeti della foresta nordica, il teak delle foreste tropicali; un tempo in cui i velieri ricevevano dal loro armatore non soltanto dei titoli per navigare, ma anche un'anima.

Il Baltico rimase di una discrezione esemplare negli ambienti «criollos» di Punta Arenas, ma parlò liberamente tra i Tedeschi raggruppati intorno ai Pagel il cui capofamiglia, quel capitano che nel 1915 aveva nascosto il *Dresden* nel labirinto delle Isole fuegine, si trovava ancora trattenuto a Berlino, nella zona russa. È nella società dei Pagel che doveva apprendere, qualche tempo più tardi, quei particolari sulla nuova crociera del *Falken*.

Salpò per Valparaiso con un equipaggio ormai ridotto. Ma il capitano Duarte credeva di saper tutto, soprattutto di se stesso. Von Allenburg pure.

Tirarono dei bordi fino al Capo Froward si trovarono in panna nella parte orientale dello stretto. I Cileni scoprirono allora il motore e lo misero in moto.

A partire dal Capo Tamar che domina un impressionante cimitero di navi, di scafi dilaniati ed arrugginiti, di alberi abbattuti, di carene incagliate testimonianti antichi naufragi, accostarono in bando su tribordo ed imboccarono i canali del Pacifico australe che garantiscono una navigazione placida e di una bellezza soffocante fino al Golgo di Peñas. L'ambiente rammenta contemporaneamente quello dei laghi svizzeri e quello della costa Est della Groenlandia. Qui, la Cordigliera delle Ande cade a picco a partire da 1.000 a 2.000 metri di altitudine. Sormontata dal ghiacciaio continentale, essa lascia andare attraverso immenzi fiordi tappezzati di foreste vergini, centinaia di iceberg, ora verdi, ora azzurri secondo l'illuminazione, e che se ne vanno seguendo la corrente dei canali per dissolversi prima di avere costituito un reale pericolo per i navigatori. Far entrare un bastimento di un certo tonnellaggio in quel dedalo non è facile. Salvo errori, non esiste alcun faro, nessuna segnalazione di rotta a parte quella della stretta imboccatura di Angostura Inglese dove vivevano ancora gli ultimi Alakalufi quando vi navigavo. Non è indicato avventurarsi senza pilota tra quei capi, quelle isole, quelle pareti.

Il capitano Duarte vi si avventurò. Egli conosceva perfettamente la costa, a tal punto che imboccò Angostura Inglese di notte e la superò compiendo le due marcie indietro che s'impongono. Qualche ora più tardi, il *Falken* naufragava. Depositato a Punta Arenas, il suo rendiconto parlava di un «temporale» subito a Sud del Goldo di Peñas, così violento, talmente repentino, che tutti gli sforzi dell'equipaggio non avevano impedito al *Falken* di vedersi fatto derivare alla costa. Era forse vero. Era forse anche una maniera elegante di dimenticare il numero dei marinari ubriachi in quel momento. Quel naufragio fu appena commentato dai navigatori del Cile australe, giacché non vi erano stati uomini morti, e l'amministrazione marittima interinò il rapporto Duarte senza spingere l'inchiesta più avanti.

Se vi si fosse risolta, essa avrebbe scoperto che un solo marinaio era ritornato a Punta Arenas col suo capitano. Un altro si era fatto ospitare dalla missione governativa d'Angostura Inglese. Quella missione cilena sorveglia l'agonia degli ultimi Alakalufi. Essa assiste alla scomparsa di una razza, giacché le razze di uomini scompaiono come le razze di animali e per

le stesse ragioni, private di «territorio» o di riproduttori più che di medicine. Von Allenburg e gli altri marinai erano scomparsi. Non si erano annegati dal momento che avevano bivaccato con il loro capitano non lontano dallo scafo del *Falken* arenato. Non si doveva però più sentire parlare di loro.

Per spiegare questo mistero, bisogna conoscere il terreno. A sud di Puerto Montt, per più di 2.000 chilometri, il Cile australe è un deserto di ghiaccio, foreste vergini, coste selvagge e canali tortuosi. Nessuno vi vive all'infuori di qualche funzionario della marina o dell'esercito, approvvigionati come i guardiani dei fari, e gli «Outlaws». Gli evasi di prigione, gli assassini in libertà, i disertori della marina più o meno ricercati per delitti di sangue, sognano di trovare rifugio nei territori del Sud. Taluni vi riescono solo a prezzo di rinuncie che hanno del sovrumano, fanno di questi uomini i contemporanei dell'età del bronzo per non dire della pietra levigata. La maggior parte muore di miseria in capo a qualche anno. La terra è povera di selvaggina, il mare di pesce; l'inverno lungo e duro succede all'estate breve e piovosa. Si sono ritrovati di quegli «Outlaw» ritornati allo stato selvaggio nella provincia dell'Ultima Speranza e di Muñoz Gamero. E' probabile che per ragioni sconosciute i marinari dispersi dal *Falken* avessero, anche loro, scelto la libertà. Ma quella libertà non poteva essere quella di von Allenburg. La sua scomparsa restava un mistero.

*

E il *Falken*? La goletta si rifiutava di morire. Approfittando di una grande marea di equinozio, l'armatore la fece rimettere in mare da un rimorchiatore di Punta Arenas. Doveva rinunciare al suo impiego turistico «Diventate Robinson per otto giorni» e la destinò al cabotaggio, cabotaggio dei poveri quant'altri mai, tra Punta Arenas e Valparaiso. Un cantiere la riarmò, demolì le sistemazioni interne per fare posto a vantaggio del carico. L'Ordensburg galleggiante sparì e il *Falken* riprese il mare.

La goletta doveva navigare per parecchi anni, sette anni in tutto dopo

salpato da Umbao, come von Allenburg aveva predetto. Nel 1955, venendo dal Sud, servito da un equipaggio di ubriaconi come al solito, il *Falken* entrò a Valparaiso, suo porto di immatricolazione. I marinai dovevano aver bevuto una formidabile quantità di vino nel corso della traversata per dimenticare che non si ormeggia per lungo un bastimento con la bassa marea, in un porto in cui l'ampiezza del flusso supera i dieci metri. Quando uscì dalla bettola dell'ultima possibilità, ventiquattro ore più tardi, l'equipaggio, poco lucido come dianzi, cercò il *Falken* e non lo trovò. L'oceano Pacifico lo aveva afferrato tra le sue mani potenti e, approfittando delle alzaie distese con l'alta marea, l'aveva martellato contro la banchina, secondo un ritmo tenace di flusso e di riflusso, finché, spezzato, se n'andò a fondo. Nettuno aveva richiamato a sé il *Falken*.

Capitolo VI

IL "CATALINA"

1950

Nel 1950, decisi di allestire una spedizione sulle traccie dei dispersi del *Falken,* giacché l'odissea dello pseudobarone baltico assumeva ad un tratto una dimensione straordinaria. Una goletta con un equipaggio di ubriaconi si incaglia, una parte dei marinai diserta, ciò succede da quando navigano dei velieri. Che uno sconosciuto incontrato per caso in un centro di pensiero della SS arrivi in America dopo aver attraversato il Baltico, solo a bordo di una iole, e quando una bella sistemazione lo attende presso un banchiere a Santiago del Cile, diserti e scompaia senza lasciare traccia, la faccenda merita un esame approfondito.

Il primo pensiero che viene alla mente, è che quell'uomo fosse stato incaricato dall'Abwehr o da qualche altro servizio segreto, di raggiungere quella parte del mondo per compiervi una missione, proprio come Heinrich Garbers che depositò una cassa preziosa sulla costa della Repubblica Argentina. Il filo di questo ragionamento conduce a pensare che quel von Allenburg, capace di passare dalla Curlandia in Svezia solo a bordo di una iole, non era per niente un novellino in fatto di navigazione, ma al contrario uno «skipper» confermato facente parte della flottiglia di velieri fantasma. Perché avrebbe giocato al dilettante a bordo del *Falken,* se non per infinocchiare, per coprire il segreto della sua missione che aveva appena assunto una piega improvvisa ma non era ancora compiuta? Per una ragione che non sono in grado di spiegare, questo Allenburg non si trova in mare come avrebbe dovuto essere al momento dello sfacelo tedesco, ma bloccato in Curlandia. Da cui quelle evasioni, ora spettacolari,

ora discrete dalla Curlandia, dalla Svezia poi dall'Argentina, realizzate da un uomo singolarmente audace e capace che, per tre anni, tenta di riafferrare i fili della sua missione.

Un ragionamento sano dovrebbe permettere di rigettare questo schema. Perché delle missioni segrete dopo l'8 maggio 1945 dal momento che l'esercito tedesco ha appena capitolato e che la svastica è infranta? Più nulla può essere intrapreso sul piano militare e su quello politico. Ve n'è un altro al quale nessuno pensa mai, ma che tengo a mente dopo che Alphonse di Châteaubriant m'innalzò fino a lui: il piano mistico!

Come stanno le cose? Hitler aveva detto un giorno: «Chi credesse che il nazionalsocialismo costituisca un semplice movimento politico si sbaglierebbe grossolanamente.» Si era preso questo annuncio come discorso da tavola. Era ben facile tuttavia indovinare ciò che si nascondeva dietro lo schermo del N.S.D.A.P., movimento politico abbastanza elementare e scoraggiante. Attraverso Hitler, il paganesimo si proclamava eterno ed usciva da un sonno due volte millenario. Si può amare o detestare, non è questo il problema. Non me lo ponevo in questi termini ma in funzione di leggi storicamente verificate, e questa in particolare: nessuna disfatta militare, per totale che sia, impedisce ad una religione di diventare ciò che è quando i tempi sono venuti.

Una religione nuova non può nascere che nella necessità dello spavento, delle lacrime e del sangue. È sempre in un ambiente dominante, mai in un ambiente dominato, che gli uomini immaginarono i loro primi dei. Il cristianesimo non sarebbe potuto sbocciare se Tito non avesse distrutto Gerusalemme e Adriano crocefisso 10.000 Ebrei sulle colline circostanti. Il millennio annunciato da Hitler non si concepiva dunque nel guazzabuglio di una vittoria prussiana, ma in una resurrezione a partire dalle catacombe aperte sotto le rovine di Berlino. L'evidenza risplendeva dopo il 1945. Ma le catacombe, si organizzano!

Seguendo il mio ragionamento fino in fondo, raccolsi certi fatti da me conosciuti. Nelle ultime settimane di guerra avevo ottenuto, non dirò come, copia dei rapporti trasmessi all'Abwehr dai comandanti dei velieri fantasma. Le loro missioni avevano un senso contemporaneamente aperto e chiuso prima del 1945 la cui parte chiusa, sola, poteva sussistere dopo la guerra con un agente che si faceva chiamare von Allenburg. Avrei respinto questa ipotesi come temeraria se, bruscamente, essa non avesse gettato una luce nuova su altre imprese dello stesso ordine che conoscevo ed il cui

significato mi era fino a quel momento sfuggito. Potevo ora rispondere a domande rimaste fin qui senza risposta. Perché la compagnia SS a destinazione speciale, di cui avevo seguito l'addestramento nel Nord della Germania durante l'inverno 1945, aveva ricevuto la missione di depositare un'altra cassa, che veniva direttamente da Berchtesgaden, in un ghiacciaio delle Alpi austriache (1) ? Perché un mio amico, uomo proprio di gran valore, era stato letteralmente prelevato da quella compagnia, con tre suoi camerati, sull'autostrada Monaco–Salisburgo, il 2 maggio 1945 da un aereo Heinkel, 277 VI ? Questo apparecchio faceva parte di una serie di prova di sei. Gli Americani dovevano ritrovarne soltanto due, uno rotto, l'altro in stato di volo e che sottoposero a prove. Con un solo scalo tecnico, quegli apparecchi potevano raggiungere il Tibet o l'America del Sud. Dove si erano posati? Trasportando chi? Per conto di chi?... Poco tempo prima del mio arrivo in Argentina (nel luglio 1946 se i miei ricordi sono esatti) due grandi sommergibili da carico che il III Reich utilizzava per portare dal Giappone gli acciai speciali che gli mancavano per le sue fabbricazioni di guerra, erano venuti a consegnarsi a Mar del Plata. Perché così tardi? Perché vuoti e con equipaggi ridotti? Venendo dal Sud, avevano obbligatoriamente doppiato il Capo Horn e forse fatto un lungo scalo nell'arcipelago fuegino, da qualche parte in una base organizzata di lunga mano, stabilita in quella parte del mondo su consiglio del capitano Pagel, conosciuto per avervi nascosto il *Dresden* nel 1915? E perché, infine, lo pseudobarone baltico era appena scomparso proprio in quei paraggi della Terra del Fuoco, a sud della Repubblica Argentina dove, già, il veliero fantasma *Passim* aveva effettuato un deposito?

Si erano dunque messi in riserva, da una parte degli uomini, dall'altra dei tesori difficili da definire. L'operazione era stata probabilmente eseguita su una scala molto più vasta di questa ma, già, si precisava l'esistenza delle catacombe. Si poteva supporre che degli uomini si fossero messi in marcia attraverso il mondo con missioni profetiche, aspettando che i depositi fatti tra i ghiacci, ghiacci di montagne, ghiacci dell'estremo Sud americano, avessero consegnato le «summe» che contenevano. Questa nozione ghiacciale s'imponeva sempre più, dopo che avevo sentito von Allenburg parlare di Horbiger al momento della mia visita al *Falken,* l'uomo che cercava di mettere in equazione il conflitto eterno del fuoco e del ghiaccio cantato da Edda. Mantenevo i piedi per terra attraverso queste speculazioni, ma tuttavia... All'inizio, vi fu l'età del ghiaccio, e come si può

(1) Vedere *Les Hérétiques,* Presses de la Cité.

conservare meglio che nel ghiaccio tanto un tesoro della conoscenza umana quanto un quarto di burro?

Fu la scomparsa di von Allenburg che mi fece decidere.

Allestii una spedizione per cercare di scoprire al centro delle mie ipotesi il cui cerchio si chiudeva perfettamente, una testimonianza sull'esistenza di nuove catacombe.

*

Arrivai a Punta Arenas all'inizio del 1950, venendo da Buenos Aires in automobile con i miei compagni. Il viaggio era durato una settimana in ragione di 500 chilometri al giorno sulla pista patagonica. Niente incidenti, salvo un terremoto che ci impedì di dormire nel nostro bivacco sulle rive del Rio Coyle. Dei due membri della mia squadra, solo S.M. conosceva in partenza lo scopo del viaggio. Egli aveva diretto un'importante amministrazione francese in Tunisia, aveva preso partito per la parte sbagliata dopo la ritirata di Rommel sostenendo l'ammiraglio Esteva e Georges Guilbaud; il contraccolpo politico lo aveva proiettato fino in Patagonia australe! L'altro, Bruno G., era un Ebreo austriaco da molto tempo emigrato a Buenos Aires e che veniva a me, come il banchiere Guzmann al *Falken,* in virtù della legge per cui ogni SS doveva avere il suo buon Ebreo, traducendo questa forse un'esigenza più profonda, più grave, la quale decideva che nulla nel mondo poteva compiersi senza il lievito ebraico! Era d'altronde un uomo incantevole, colto, abile, che mi rese preziosi servigi e manifestò un alto entusiasmo quando dopo qualche tempo concesso al sorgere della fiducia, gli rivelai il vero scopo della spedizione che non era la ricerca degli ultimi Indiani Alakalufi come gli avevo annunciato.

Mi occorreva un battello. A Punta Arenas noleggiai per una somma irrisoria un vecchio cutter di una dozzina di tonnellate appartenente a tre pescatori di «Centolla». Il battello non valeva niente, armato da *sloop* e non ne avrei mai ricavato 5 nodi se un motore Chrysler, anch'esso vecchio ma ancora valoroso, non avesse assicurato il cambio. Senza di esso, mai avremmo raggiunto i paraggi dello Horn data la violenza assolutamente straordinaria delle correnti che difendono i canali. I tre marinari totalizzavano due secoli di età. Avevano lasciato la Dalmazia bambini bambini, diventando Cileni senza dimenticare i loro antenati, quegli eccellenti navigatori di Spalato che servivano sotto la Repubblica di Venezia. Tutto era vecchio a bordo del *Catalina,* uomini e attrezzatura, frusta, perfino pericolosa, giacché lo scafo faceva un poco acqua ed il motore si fermava spontaneamente, quasi sempre quando il maroso ci faceva derivare verso qualche parete, qualche ghiacciaio. Tale era il bastimento che dava il cambio ai velieri fantasma di Hitler, senza intenzione di rinnovare le loro imprese ma deciso a raggiungerli là dove si nascondevano simbolicamente.

L'arcipelago situato a nord dello Stretto di Magellano si trova politicamente ripartito tra il Cile e la Repubblica Argentina secondo una frontiera rettilinea, arbitrariamente tracciata lungo il 68° grado di longitudine Ovest. Scarsamente popolato, ma popolato tuttavia da allevatori di pecore, lo spazio argentino è ben conosciuto, sottoposto a uno sforzo di colonizzazione. L'avevo percorso l'anno precedente e sapevo già che una base segreta non poteva esservi nascosta dalla fine della guerra. Lo spazio cileno, è rimasto praticamente vergine e offre dozzine di isole inesplorate tra cui Clarence, Sant'Agnese, Desolazione, avendo ciascuna una superficie più vasta di quella di un dipartimento francese. Quando oggi, in una conversazione, sento cadere l'espressione banale «è in capo al mondo», chiudo gli occhi e sogno. Il capo del mondo, adesso lo conosco!

Soggiornando nel 1949 a Punta Arenas, avevo visitato la famiglia Pagel con l'intenzione di imbarcare il suo capo nella mia futura spedizione. Se esisteva in effetti un marinaio ideale dal mio punto di vista, era proprio lui. Disgraziatamente, nel 1950, i Russi lo trattenevano sempre a Berlino.

Trovai sua moglie ed i figli. Una bella ragazza che si consumava nell'attesa del suo Sigfrido e due fratelli Ernst e Bobby, marinai senza occupazione, che avevano già accompagnato loro padre a Dresden Harbour. Essi ignoravano ben inteso tutto di una base segreta sistemata nell'arcipelago. Assunsi anche un Indiano: Melivilu. Un anno prima, sulle coste dell'Isola Grande e nel Canale Beagle, avevo cercato un Alakalufo, uno di quegli «indiani col canotto» che Darwin aveva scoperto un secolo prima. Pensavo a buon diritto che, se i sommergibili del III Reich si fossero ormeggiati nell'arcipelago occidentale, se avessero sbarcato delle

squadre per allestire qualche rifugio, sarebbe stato impossibile che quei movimenti fossero sfuggiti all'attenzione dei nomadi fuegini. Disgraziatamente, non esistevano più a sud dello Stretto di Magellano. Avevo visto gli ultimi rappresentanti di quella razza in via di estinzione alla Angostura Inglese, proprio vicino al luogo in cui il *Falken* doveva arenarsi. D'altronde non navigavano più, vivendo della carità della missione cilena e di elemosine ricevute dall'alto dei ponti del *Viña del Mar,* corriere Valparaiso–Punta Arenas. Sentivo ancora le loro grida lamentose, l'appello disperato che lanciavano, con la mano tesa: «Yah mah schkuna!»

Il suono stesso della loro voce traduceva l'angoscia di una razza che si sente condannata, come quella degli Indiani dell'Altipiano boliviano. Qualche anno più tardi, Emperaire, ricercatore del museo dell'Uomo, verrà a farmi visita in Francia per raccogliere il piccolo capitale etnologico che potevo trasmettergli e ritroverà la piccola comunità alakalufa ancora diminuita, prima di uccidersi nel corso della sua spedizione. Oggi, gli Indiani col canotto devono essere totalmente scomparsi.

In mancanza di Alakalufi, assunsi dunque un Araucano emigrato nel paese magalanico, sapendo che, d'istinto, avrebbe potuto guidarci nella foresta vergine, ambiente da noi meno conosciuto della montagna e dei ghiacciai.

*

Salpiamo con la bassa marea il venerdì 6 gennaio 1950, alle ore 15. L'imbarco ha richiesto molto tempo giacché gli impianti portuali di Punta Arenas lasciano a desiderare. I grandi bastimenti ormeggiano in rada foranea ed utilizzano chiatte; una banchina munita di una scala permette una comunicazione diretta ma acrobatica con il nostro piccolo cutter.

Se avessi potuto mantenere la minima illusione sul valore della discrezione che mostravo dal mio arrivo, sarei dovuto venire a più miti pretese. Una folla di curiosi ammassati sulla banchina, giacché metà della popolazione rimane sfaccendata per necessità se non per piacere, contempla il nostro imbarco con un'ammirazione che non cela un certo sorriso. E sento ad un tratto una frase caduta col tono dell'ironia benevola:

–Mira, tché, estos gringos che se van à buscar à Hitler!

Rispondo all'uomo il cui dito mi accusa:

–No, signore, non è Hitler che andiamo a cercare, ma Bormann!

A facezia, facezia e mezza! Ma rifletto. La popolazione più australe del mondo vive dunque pure nell'irradiazione del mito hitleriano? Vi è tra i popoli qualcuno più pazzo di me? Ciò mi appare confortante. In quanto a Bormann, lancio probabilmente il suo nome per la prima volta in quei paraggi. La stampa non lo importerà in maniera massiccia che più tardi, per divertire senza volerlo gli emigrati politici con uno sproposito, essendo quel gerarca perito a Berlino e non presentando del resto alcun interesse, vivo o morto.

Nove uomini si trovano dunque ora a bordo: Saint-Loup, S.M., Bruno G., Bob ed Ernst Pagel, più i pescatori Don Antonio, timoniere, Don Lorenzo alla macchina, Don Marco marinaio di coperta, e l'Indiano Melivilu. Quanta gente per due cuccette! Ma i materassi pneumatici non mancano, essi daranno il tono alla spedizione!

Lasciamo dietro di noi Punta Arenas che l'Europa conosce sotto il nome più glorioso di Magellano. Case di legno. Coperture di lamiera. Palazzo dei Braun Menendez. Missione salesiana. Magellano, pulita e dolcemente malinconica, come Stavanger o Kristiansand... Norvegia del Sud. Vento del Sud. Ombre azzurre nel Sud... Tierra de los fuegos... La «terra dei fuochi» che gli Alakalufi portavano sul loro canotto, su uno zoccolo di argilla e che portavano a spasso di notte, sui canali, come altrettante stelle, per incuriosire Darwin... Ma dove sono le stelle di una volta che l'uomo bianco ha spento con la sua sola presenza annientante?

Tiriamo qualche bordo contro un vento favorevole di S.O. a forza 5 e 6. Se Christian Nissen o Garbers manovrassero il timone di questo cutter, sentiremmo tuonare tutte le imprecazioni della tradizione amburghese. Col suo unico fiocco, la vela maestra certamente ricavata da un telone di autocarro, non avrebbero mai potuto allineare il *Catalina* nella corsa delle Bermude!

Cielo per tre quarti coperto. Alle 21 affondiamo due ancore nella Bahia Buena che si apre un po' prima di Fuerte Bulnes. Il giorno muore lentamente a quelle latitudini australi e aderisce alla pelle meglio di un vestito bagnato. Il mareggio si è bruscamente indebolito, uno sciacquio lo sostituisce. Dalla riva, gli alberi ci rivolgono appelli disperati. Chi non li ha visti non può concepire la malinconia di quei paesaggi. Il silenzio, gli odori

languidi delle foreste marcie perché vergini di ogni sfruttamento dell'uomo dall'inizio dei tempi, il chiarore funebre del cielo, ci opprimono con la loro tristezza nondimeno benevola. La si sente come desiderosa di far scusare il pericolo evidente di quelle distese, di rassicurare sull'immagine della morte, semplice avventura come un'altra.

Approfittando degli ultimi brandelli di luce, traccio sullè carte dell'ammiragliato inglese, le uniche utilizzabili malgrado i loro errori, la rotta da tenere l'indomani. Nel 1949, ho già perlustrato l'Isola Dawson, lo stupefacente Canale Gabriel, faglia tra due montagne coperte da ghiacciai e che ricorda il Canale di Corinto a scala 10, la baia dell'Almirantazgo, e so che nemmeno un essere umano vive su quelle distese, a parte il signore e la signora Davidson, una coppia di Scozzesi insediati là da un mezzo secolo con i loro «rotos». Essi sorvegliano 40.000 pecore e, col sacrificio di tutta una vita in quel purgatorio, spiegano come l'Inghilterra sia riuscita a dominare il mondo per così lungo tempo. Ma, quando lo lasciai, Davidson mi disse: Voglio ritornare a morire a casa mia, a Glascow! Lo si comprende!

Sto dunque per cominciare con la più grande delle isole inesplorate: La Santa Agnese. Il ragionamento che faccio sembra abbastanza assurdo: dal momento che è la più vasta, essa offre il più gran numero di nascondigli, non affatto forse sulle sue coste ma nell'interno!

Spediamo le ancore il sabato 7, alle 3 di mattina poiché, è già giorno fatto. Il Capo Froward è perlustrato alle 5 e doppiato alle 7. Il *Catalina* non è un gran marciatore, ma non posso farci nulla. A partire dal Froward lo stretto abbandona la sua penetrazione N.S. e ritorna in pieno N.–N.O. Lo stato del mare cambia con una rapidità quasi istantanea come è di regola in quei paraggi. Allo sciacquio subentra una distesa spezzettata e incavata. Stupefacente! Si potrebbe tracciare lo spartiacque tra corrente atlantica e spinta del Pacifico a 100 metri circa.

Verso mezzogiorno, il *Catalina* rulla seriamente giacché, facendo rotta tutto Sud, riceviamo il Pacifico da tribordo. Un Pacifico molto attutito, d'altronde! La strada che il suo flutto percorre dalle Isole Evangelisti fino a noi rimane nell'ordine di 120 miglia. Ma imbocchiamo presto il Canale Barbara e, una volta di più, tutto cambia. Mare e cielo. A sud dello Stretto di Magellano incomincia un altro universo. Perché questo mutamento? A Nord è ancora il continente sudamericano, a Sud è già l'Antartico. Questo sconvolgimento è contenuto in una variazione minima di latitudine:

meno di 20 miglia. Un altro mare. Soprattutto un altro clima. Dopo Magellano, navighiamo con una visibilità relativamente buona. Niente groppi. Una brezza del Sud non precisamente favorevole, ma che permette ugualmente di trarre partito dalla nostra velatura elementare. Bruscamente, è la bonaccia. Calma olimpica. Niente più vento. Niente più mare. Il lago di Ginevra con un gran bel tempo. Fa improvvisamente molto freddo contemporaneamente a molto umido. Acqua nera ala di corvo. Cielo plumbeo. Visibilità ad eclissi. Il suo cerchio periodicamente si allarga e si contrae, tra una o due miglia e la punta del bompresso. Cade un'acquerugiola nutrita da minuti cristalli di ghiaccio, poi il tetto risale, libera la cima di una montagna coperta di neve fresca, ridiscende, incipria il ponte di neve bagnata. E siamo nel cuore dell'estate australe. Il più stupefacente si ha nella lettura del barometro. Mai stabile, non compie nessun abbassamento improvviso o risalita spettacolare, ma si muove senza sosta, traducendo i suoi movimenti con una fedeltà spettacolare una oscillazione pressione–depressione ciascuna delle quali rispecchia le variazioni della visibilità in superficie e in altitudine. È quasi possibile prendere il binocolo su indicazione barometrica all'aumento e deporlo sul tambucio all'abbassamento! Il vento è scomparso. Il *Catalina* non dispone più che di un motore capriccioso. Bisogna accontentarsi. Se la mia spedizione fosse avanzata su uno spazio di sovranità argentina e non cilena, avrei ottenuto da Perón i mezzi più moderni. Devo accontentarmi del mio veliero fantasma. Fa quello che può.

Eccoci quasi già fuori del mondo. Una discussione a tre rinforza le nostre incertezze in quanto all'incerto. Don Antonio pretende che discendiamo nel Canale Barbara verso il Sud. S.M. brandisce la carta inglese sotto il suo naso e giura che si tratta del San Michael Channel. Ernst Pagel ricorda, in nome di suo padre, che tutte le carte dell'arcipelago sono false!

Ciò che non è menzogna si manifesta nella potenza della corrente che frena la nostra navigazione verso il Sud. Delle montagne fuse in un bronzo quasi nero ci imprigionano da babordo e da tribordo, si contraggono fino a non offrire più che uno stretto canale in cui la marea oppone un flusso di una potenza incredibile. Niente vela, si capisce. Motore debole. Cessiamo di avanzare. E non solo cessiamo di avanzare ma, lentamente, e sempre più in fretta, cominciamo ad indietreggiare.

–Non passeremo – avverte Don Antonio.

–Anche mettendo un po' più di motore?

–No, perché ci molli!
–E se ci molla?
–Si proverà ad incocciare un'ancora da qualche parte per attendere la stanca dell'alta marea.

Null'altro da fare. L'ancora a ceppo rimane agganciata. Il tempo passa. L'Indiano araucano è abbisciato contro il *deck–house*, ridotto al volume di un piccolo mucchio di stracci, impassibile, fumando una pipa nella quale brucia non si sa cosa, certamente qualcosa di orribile a giudicare dal fumo che sale, diritto nell'aria immobile.

Un'ora più tardi, la stanca di alta marea ci libera. Il canale si allarga. Avanziamo al centro di un cerchio di ombre bianche che si alza raramente liberando prospettive d'isole, un ghiacciaio sospeso, un fiordo saturo di iceberg immobili. Poi tutto si richiude. Nove uomini silenziosi ascoltano quel motore senza fiato che ansima come un corridore all'arrivo dei 100 metri piani. Il barometro prosegue i suoi giochi. Sale un poco per liberare una parte del paesaggio, scende quasi subito per sottrarlo.

La fine del pomeriggio arreca una migliore visibilità. Intuisco, piuttosto che riconoscere, la famosa terra inesplorata, Santa Agnese, ma mi perdo nel rilevamento delle possibili mede: Dinner Cove... Icy Sound, Snow Inhelt... chi può sapere? Come rischiare un atterraggio? Mi decido per Icy Sound che deve essere stata riportata alla buona sulla carta da un marinaio inglese completamente ubriaco poiché, giustamente, le sue acque non offrono il minimo blocco di ghiaccio! Poi constato che Dinner Cove non è che un capo d'Icy Sound e non un fiordo. Ma tutto ciò non ha importanza. I fondali, soli, contano. Rilevo 15 metri, poi 8. Faccio ancorare con 4 metri, non osando andare oltre sebbene il *Catalina* non offra che uno scarso pescaggio. Le ancore sembrano tenere, la baia pare riparata dal vento del Sud che ronfa in altitudine.

Viene la notte. Una parte della squadra riposa sotto gli effetti benevoli di quel meraviglioso vino cileno che... Ne abbiamo a bordo parecchie damigiane. Tante quanto quelle di benzina, o quasi! Se a sud dello Stretto di Magellano non si tratta di «bersi un cicchetto», bisogna dominare qualcosa d'infinitamente impellente, la spaventosa solitudine che ci stringe, quella pesantezza inclusa nel movimento dei nostri gesti, il minimo dei nostri pensieri e che sembra paralizzarli. Eccoci in un mondo di anime morte o scomparse dalle prime ere. Faccio fatica a credere che von Allenburg sia venuto a rifugiarsi là, in quel purgatorio grigio. Che dei

sommergibili avessero sbarcato degli uomini su quella costa, sarebbero stati degli Ubermenschen! E se lo erano all'arrivo, ammettendo che siano sopravvissuti, essi non lo sono più adesso, tormentati come i marinai del *Dresden* dal silenzio, dall'umidità, dal freddo, dalla pioggia carica di neve sciolta, dal ronfare del vento che viene dall'Horn e proclama lassù, sul ghiacciaio, il suo avvertimento, sempre lo stesso: «Lasciate qui ogni speranza!»

Approfittando dei residui di luce, sbarco con l'aiuto di un canotto in compagnia di Bob Pagel. Non esiste vera terra su quelle rive. Soltanto una specie di humus derivato da foreste inghiottite o cadute in putrefazione. Il piede affonda e trova l'acqua a meno di venti centimetri. Il campo che sistemeremo domani sarà semilacustre. La notte si chiude. Rigorosamente immobile sull'acqua nera, a un tiro di sasso dalla costa, il *Catalina* si traveste da veliero fantasma.

*

Due tende sono posate sulla torba viscosa, non potendo disporre di un terreno saldo, inciampando subito la striscia litoranea contro alte pareti. Piove. Lasciamo passare una giornata senza fare niente se non penosi lavori ancillari. Ancora una notte. Poi parto nella luce malata con Ernst Pagel e l'Indiano. Il canotto ci deposita dall'altra parte del fiordo, ai piedi di pendii accessibili tra due scogliere a picco sulle quali dei muschi inscrivono i loro arpeggi neri e oro. Salire sugli smottamenti alpestri non è che un gioco da ragazzi paragonato alla scalata che ci attende. Il suolo è ricoperto da una specie di gelatina verde dai riflessi rosa, tremolante, spregevole e sdrucciolevole. Due passi in avanti, uno all'indietro. A 400 metri di altitudine si erge la fronte del ghiacciaio. Una neve bagnata ricopre infine la gelatina. Per quanto se ne possa giudicare, il ghiacciaio si innalza a pendio dolce e sembra uniforme. Si vedrà domani. Ritorniamo al campo, poi al battello.

Cambiamento di ormeggio. Studio di un nuovo itinerario di penetrazione. Visti da qui, i pendii appaiono più favorevoli, sebbene sempre rivestiti di quella pania la cui sola vista rivolta lo stomaco. Non abbiamo fin qui incontrato alcuna bestia, a parte grossissimi ragni quasi

incapaci di muoversi ed i pinguini pazzerelli che si spostano in branchi lungo le rive. Salgo per un centinaio di metri e mi fermo per fare un giro d'orizzonte disgraziatamente limitato. Anche qui il ghiacciaio vagaa molto lieve altitudine, sostenendo qualche cima nera, facile probabilmente se la gelatina non riveste i loro pendii. Rilevo quella sulla quale m'inerpicherò domani e mi accingo a ripartire quando S.M. mi grida:

–Fate attenzione...i vostri piedi!

Guardo tra i piedi e scopro una specie di grossa otarda, abbisciata tra di essi e che, la testa china sul fianco per vedere dal basso in alto, mi fissa con curiosità con il suo occhio nero. È il primo uccello che incontriamo nell'isola Santa Agnese e sarà l'ultimo. Non si muove e mi squadra sempre. Mi chino con cautela verso di esso senza ottenere un riflesso di difesa. Ho l'impressione che attenda la mia mano e lo prendo senza difficoltà. E' una sensazione sconvolgente quella di afferrare un uccello non addomesticato. Indubbiamente, questa specie di otarda non ha mai scorto un bipede verticale! È la prova che mai un uomo sia sbarcato su quell'isola. Siamo i primi. Ma la Santa Agnese sta per darci presto una lezione di modestia e spiegarci perché noi siamo i primi.

Il quarto giorno disponiamo un campo base sulla morena con l'aiuto di Bob ed Ernst Pagel ed incominciamo l'esplorazione del ghiacciaio, cogliendo al passaggio una vetta facile che battezzo. Raggiungiamo un talweg da cui la vista si tuffa sul versante occidentale dell'isola, vista sempre limitata dai groppi di neve sciolta che si succedono. Incominciamo a scendere ma un calcolo rapido mi spinge a prendere una decisione imprevista. Sull'asse che seguiamo, il ghiacciaio deve svilupparsi per più di 120 chilometri! Portiamo con noi viveri per tre giorni, come pensare ragionevolmente di superare un'andata e ritorno che richiede forse due settimane! Avevo pensato di farci raccogliere dal *Catalina* dall'altra parte dell'isola sul versante del Pacifico, proprio per evitare questo ritorno. Avevo appena rinunciato per l'impossibilità di dare al battello le coordinate esatte di un punto di incontro su quella costa dato l'incerto della carta. Insistere su questa via sarebbe stato rischiare di non ritrovare mai il battello che sarebbe diventato veliero fantasma negato per sempre a due montanari dispersi!

Un'altra evidenza s'imponeva. Dissi a S.M. con un certo sorriso:

–Sapete perché noi siamo degli esploratori?

–Perché esploriamo ciò che non è esplorato!

–E sapete perché nessuno ha esplorato ciò che noi esploriamo?

–No.

–Ebbene, perché non c'è nulla da vedere esplorando ciò che gli altri non hanno esplorato.

–E' vero, ma semmai ritorniamo in Francia potremo far parte del «club degli Esploratori».

–No, perché non c'è più nulla da esplorare da quando esiste il club degli Esploratori. È chiaro, no?

–Allora?

–Ebbene, nessuno è mai venuto su quest'isola perché non valeva la pena di venirci. E' tutto!

Sulla Santa Agnese non esisteva in effetti nulla secondo la vita. Tutto secondo la morte. Dalle rive fino alle cime delle montagne. Essa non poteva dunque accogliere una base segreta destinata, per definizione, a mantenere vivo ciò che il mondo intero riteneva morto!

Avevo appena sviluppato quei sofismi con un modo ironico forse per addormentare i miei timori. Avevo in effetti l'impressione che Santa Agnese non ci avrebbe lasciato ripartire tanto facilmente come ci aveva accolto. Avevamo deciso di raggiungere il *Catalina* in una sola tappa giacché le nostre provviste volgevano alla fine. Le nostre ambizioni non tenevano conto del brutto tempo di cui avevamo soltanto assaggiato i primi annunci. Le nostre tracce erano cancellate. Avanzavamo con la bussola, ma sappiamo tutti qual è l'ordine di grandezza nella precisione che ci si può attendere, in montagna, da quel procedimento. Presto, un groppo di lunga durata ci fuorviò in un reticolo di brutti crepacci. Ci occorse un intero pomeriggio per uscirne, la gola secca. Dovemmo bivaccare poco dopo il talweg di ghiaccio. Il vento dell'Horn esplose fin dal far della notte, e ci mostrò ciò che sapeva fare. Passammo la notte nell'angoscia di essere spazzati via, aggrappati con tutte le nostre forze all'albero della tenda che schioccava e tentava di spingersi al largo meglio di una trinchettina durante una tempesta di forza 10. Dovemmo indossare tutto ciò di cui disponevamo come vestiti, compreso le giacche a vento, poiché vaporizzata dalla pressione del vento, la neve penetrava nei teli ed attraversava il riparo da parte a parte.

La mattina, eravamo sfiniti per lo sforzo, devitalizzati dall'azione del vento, S.M. praticamente inchiodato sul posto da una buona sciatica. Alcune slitte ci riportarono sulla fronte del ghiacciaio da dove scorgevamo

il *Catalina* sotto i nostri piedi. Dovetti portare giù S.M. sulle spalle fino alla riva. Il veliero fantasma, esso, non aveva patito, protetto dal vento dalle alte pareti di bronzo. Il signore Horn non si compiaceva che in altitudine o in mare aperto, costituendo ogni anfrattuosità della costa una buona protezione contro di lui.

Spedammo le ancore due giorni più tardi, sapendo sperimentalmente che von Allenburg non poteva trovarsi sulla Santa Agnese. Dieci giorni di grande fatica non ci avevano rivelato nulla, ma insegnato molto. Portammo via trionfalmente...una collezione di muschi! L'Istituto finlandese al quale lo faremo pervenire vi scoprirà 140 specie differenti. Ero tentato di commettere un orrendo gioco di parole: per del muschio, ci eravamo preoccupati! S.M. curava la sua sciatica su una di quelle cuccette più dure del legno e imprecava contro il brutto tempo perpetuo che gli aveva impedito di completare la sua carta degli atterraggi orientali. Ma, l'alidada di rilevamento che da ex direttore del servizio topografico della Tunisia, sempre coscienzioso, aveva portato con sé nella spedizione, ci valse la considerazione dell'equipaggio cileno. L'undicesimo giorno, mentre aveva appena alzato la vela maestra per raccogliere un po' di vento che non veniva dal Capo Horn, Don Antonio chiese al maggiore dei figli di Pagel:

–Che cosa sperano di trovare, questi «gringos»? Del petrolio?

Pure non eravamo dei precursori della società dei consumi, ma umili cercatori di stelle!

*

Cercatori di stelle, se avessi diretto la navigazione, avrei perso il *Catalina* a colpo sicuro! Avevamo appena rilevato le coste dell'isola Clarence, inesplorata anch'essa nella sua parte occidentale, giacché avevo deciso di trascurare d'ora in avanti l'interno, dovunque e sempre coperto di ghiacciai. Mi appariva evidente che dei sommergibili potevano senza difficoltà scaricare del materiale importante, in fondo ad un fiordo, ma che trasportarlo in altitudine, su dei ghiacciai spazzati da venti a 180 chilometri all'ora e più, costituiva un'impossibilità tecnica e un non senso dal punto di vista umano. Se una base esisteva, essa non poteva essere che

marittima.

Avevamo appena bordeggiato le coste occidentali dell'isola Clarence e dirigevamo al largo in direzione del Canale Barbara, sotto vela maestra e fiocco, quando Don Antonio si gettò sulla barra e fece rimettere in moto il motore. I fondi rimanevano tuttavia non pericolosi, cadendo a picco le coste rocciose dovunque, nessun frangente, nessun relitto s'imboscavano sotto lo sciacquio; che cosa dunque ci minacciava?... Il vecchio marinaio aveva dovuto leggere nel cielo qualcosa che ci sfuggiva. Spinse il motore a tutta forza, cercando di cogliere ancora più brezza possibile nella vela maestra, facendo rotta sul fiordo che avevamo appena lasciato, distante circa un miglio e non dava alcuna spiegazione. Si poteva pensare che non avesse il tempo di parlare. Ad un suo cenno, Don Lorenzo abbandonò la sorveglianza del motore che cominciava a scaldare e prestò man forte a Don Marco per ammainare le vele. Mi domandai perché, ricercando la piena velocità del bastimento, si privava spontaneamente di una brezza favorevole da forza 2 a forza 3 Beaufort. Un minuto più tardi, ricevevo la risposta e non era lui che me la dava.

Il vento dell'Horn piombò sul veliero nello stesso stile, con la stessa potenza che sulla nostra tenda qualche giorno prima. Prima schiacciato, il mare apparve brillante come una piastra di acciaio cromato poi s'incavò. Il vento picchiò al traverso dal *Catalina* e il bordo libero ricevette una tale pressione che si inclinò sul tribordo ed imbarcò una buona razione d'acqua che Don Antonio ci fece segno di prosciugare senza perdere tempo. Bob ed Ernst Pagel alla pompa, l'Indiano al secchio... e S.M. sempre sulla sua cuccetta! Il capitano manovrava adesso con finezza, cercando il compromesso tra la fuga e ciò che sarebbe potuta essere la cappa, non potendo adottare con decisione l'una o l'altra. Non avevo ancora mai visto un mare paragonabile a quello, sebbene avessi notato onde più impressionanti. Tutta la distesa aperta tra le montagne si era popolata di minuscoli tifoni che turbinavano su se stessi, si scontravano, si allontanavano gli uni dagli altri per, di nuovo, confrontarsi, in modo che il battello si trovava attaccato da tutti i bordi, e tanto a poppa quanto a prua. L'albero cantava come lassù le montagne sul ghiaccio interno di Santa Agnese. Impossibile respirare per poco che fosse controvento. Il battello non fuggiva, non cappeggiava, ma procedeva in maniera strana, a balzi successivi, frammezzati da rifiuti sull'ostacolo, seguiti da accelerazioni fulminee scrollandosi da tribordo a babordo come un cavallo infastidito

dai tafani. Non avevo mai subito quel genere di assalto, non ne avevo neanche mai trovato la descrizione nei racconti dei marinai inglesi che, per primi credo, incontrarono quel tempo particolare, subirono quei venti che battezzarono «williwaws». È la trasposizione di una tempesta d'alta montagna in mare! Responsabile, avrei perso il battello, incapace di garantire una previsione che la vecchia volpe dei canali fuegini aveva appena decifrato nel cielo. Con un po' di ritardo tuttavia se dovevo giudicare dalla distanza che ci rimaneva da superare prima di ritrovare il riparo del fiordo, circa un quarto di miglio.

Dire che non avemmo fifa, una santa fifa, sarebbe mentire. La pompa ed il secchio non spargevano l'acqua imbarcata. Tutto era inzuppato a bordo. Tutti sapevano che andare fuori bordo, per una ragione o per l'altra, dipendendo la più seria dall'assenza di ogni filiera su quel battello, era la morte per congestione in quelle acque la cui temperatura non supera mai i 7 gradi.

Bruscamente, tutto si irrigidì intorno a noi. Il fiordo ci sottraeva. Incredibile! La tempesta che regnava «mar afuera» non sollevava nemmeno uno sciacquio a qualche gomena nell'interno. Rimanevamo strabiliati, inebetiti dalla subitaneità dell'attacco, dalla non meno grande subitaneità della ritirata dell'Horn. Lo si sentiva urlare come in punto di morte sulle vette dell'isola Clarence, ma qui si sarebbe potuto accendere un accendisigari sul ponte e osservare la fiamma immobile. Ne conclusi che, per navigare in piena sicurezza nell'arcipelago, due piloti erano meglio di uno, uno che sorvegliasse il mare, l'altro il cielo.

Ci spingemmo fino in fondo al fiordo, ancora più calmo della sua imboccatura se fosse possibile, ed affondammo un'ancora in previsione di un scalo breve, giusto il tempo che occorrerebbe perché l'Horn scomparisse come era venuto, secondo la sua abitudine. Una scoperta fatta da Melivilu ci trattenne in quei luoghi maestosi e sinistri fino all'indomani Da parecchi minuti osservavo che, la mano a tettoia sugli occhi, considerava attentamente un punto della riva. Mi toccò il braccio.

–Là!...

Egli indicava qualcosa alla mia curiosità. Trasalii. Finalmente la base segreta? I resti di un fuoco acceso da von Allenburg? Dimenticavo che è quasi impossibile accendere un fuoco con la legna marcia che si trova su

quelle rive...No? Ma cosa? Qualcosa che avesse giustificato tanti sforzi, tante spese, tanti rischi corsi? Regolai il binocolo e scoprii un fascio di pertiche imbiancate, appoggiate a un cerchio.

–Toldo! – precisò l'Indiano araucano.

Armammo il canotto. Erano in effetti i resti di un accampamento di yaghan, varietà di Fuegini che non facevano fuoco sulle imbarcazioni, ma accampavano a terra perché più evoluti, più fragili anche, dal momento che quel ramo era da molto tempo scomparso, come gli Ona, corridori e cacciatori dell'Isola Grande.

Cercammo di disarticolare quel toldo per portarlo a Punta Arenas, consegnarlo al museo dei Salesiani, ma crollò ed il legno ricadde quasi interamente in polvere. Era deprimente. Il mondo fuegino non conosceva dunque che la morte? Era veramente il mondo della fine e la fine del mondo. Comprendevo ora perché gli antichi navigatori collocavano qui quel baratro, quel grande passaggio tra il visibile e l'invisibile che li spaventava tanto. Ma quei pensieri rafforzavano le mie ipotesi sul ritorno dell'era hitleriana in quell'ambiente diluviano, in quelle catacombe. Se degli iniziati si erano dispersi a bordo di velieri e di aerei fantasma, dopo la caduta del Tempio, essi non potevano che trovarsi qui!

Non navigavamo di notte, a causa delle nostre ricerche e del pericolo. Era troppo tardi per salpare utilmente. Dopo il pasto della sera ci riunimmo sul ponte per ascoltare Melivilu cantare. Quasi ogni giorno, annotavamo le parole di quei lamenti che traduceva poi in spagnolo. Avevamo paura di perdere l'eco di quelle tradizioni della Cordigliera delle Ande. Sapevamo che le parole scompaiono ancora più in fretta del legno degli antichi toldo. Riprendemmo per la terza volta un lamento difficile da trasporre e triste quanto la quena (1) d'Atahualpa Yupanki. Esso testimoniava sugli antichi diluvi, realtà storiche che si ritrovano in tutte le tradizioni religiose di tutte le razze, che si ritroveranno forse in una tradizione hitleriana e diluviana a partire dalla quale tutto si era spento nella confusione razziale, nell'ipermaterialismo e nella morte della cultura per mille anni.

E c'erano molte fiamme in cielo.
E c'era molta acqua sulla terra.
E c'erano grandi rumori sulle montagne.
E il mare copriva tutta la terra.

(1) Flauto peruviano (N.d.T.)

E vi furono molti guerrieri mapuche annegati dalle acque.
E vi furono molte donne annegate dalle acque.
Tutti quelli che perirono furono trasformati in pesci e in murici
Pochissimi furono salvati di coloro che non seguivano Trentreng, la biscia amica degli uomini.
Essa li condusse verso le più alte montagne.
E ogni volta che saliva il mare, Trentreng faceva più alte le montagne.
La biscia Kaicaivilu nemica degli uomini conduceva il mare all'assalto delle montagne per due generazioni.
Per due generazioni essa annegò gli uomini
Kaicaivilu, la biscia,
Risparmiando gli animali.
Kamulkura fu salvato,
Melillan Painemal fu salvato,
Kayukeo fu salvato,
Allipen Kolulaf fu salvato,
Lonko Pitrufquen fu salvato.
Molti furono trasformati in murici di coloro che non seguivano Trentreng, la biscia amica degli uomini.
Tutti i murici sono i corpi dei grandi guerrieri annegati dal mare.
Quando non vi furono più che le famiglie superstiti scelte da Trentreng, l'amica degli uomini, essa scomparve.
E poi l'acqua cessò di cadere dal cielo.
E poi vi furono grandi fiamme nel cielo.
E poi vi fu un vento dall'est che respinse il mare.
E poi l'acqua cessò di ricoprire la terra.
E poi Kaicaivilu, la biscia nemica degli uomini, ritornò nel mare.
E poi, è tutto.
Hai arahu huuuuuuuuuuuuuu!!!

Il grido si ripercosse a lungo tra i muraglioni del fiordo. Era molto impressionante giacché, intorno a noi, le solitudini avevano nomi diluviani... Le isole sperdute a sud di Santa Agnese si chiamavano le Furie Occidentali. Quella che fiancheggiava l'estremità ovest dello Stretto di Magellano, Desolazione e la baia aperta ad ovest del falso Capo Horn si

chiamava pure Desolazione. Alcuni giorni prima, avevamo fatto scalo a Porto Carestia, sulle coste della provincia dell'Ultima Speranza. Un anno prima, avevo perlustrato la baia Inutile...

*

Questa geografia della rinuncia ci opprimeva. Essa testimoniava l'impotenza dell'uomo a dominare quei territori. L'evidenza sembrava abbattere le mie ipotesi. Nulla provava che von Allenburg fosse sceso sul 56° parallelo verso una base, segreta o no. A partire dal punto della costa su cui il *Falken* si era arenato, l'uomo che aveva attraversato il Baltico su una iole avrebbe potuto altrettanto bene scendere i canali verso il Capo Tamar quanto risalirli verso il Nord fino a Puerto Montt, dal momento in cui entrava in possesso di una barca alakalufa abbandonata nei paraggi della missione. A partire da Puerto Montt, nulla gli avrebbe impedito di fondersi nella colonia tedesca di Llanquihué, fondata da Bismarck nel secolo scorso. Ma che cosa poteva aspettarsi da quegli ubriaconi? Che cosa poteva pure attendersi dalla «terra dei fuochi», da quelle isole della pioggia e della morte?

Pioveva. Avevamo rimesso la rotta a Sud e scendevamo il Canale Barbara che non era forse che il prolungamento del San Michael Channel, a meno che non fosse il contrario. Chi poteva sapere? Volevo approfittare della presenza a bordo dei figli del capitano Pagel per esplorare, grazie a loro, Dresden Passage e Dresden Harbour. Essi non si mostravano sicuri di ritrovarli. Tutte le forme evanescenti delle montagne si assomigliavano, le ondate di pioggia, cariche di nevischio o di neve sciolta, lasciavano raramente più di un miglio di visibilità intorno al battello, e quando un «williwaw» spazzava via tutta quella sporcizia, per un'ora o due, noi eravamo alla fonda, a riparo in un fiordo. Questo gioco di rimpiattino con il vento dell'Horn che vi fa la posta, imboscato dieto ad ogni ghiacciaio, è un... imbroglio! Il barometro non avvisa, giacché le sue variazioni sono permanenti e di lieve estensione. E' troppo tardi per mettere in fuga quando il vento ringhia, giacché esso è già su di voi e il mare si forma per

così dire istantaneamente. Non esiste che una salvaguardia: bordeggiare strettamente le coste ricche di rifugi, e diffidare.

Don Antonio precorreva i colpi di «williwaw», ma non riusciva tuttavia sempre ad evitare la prima sferzata. Il giorno dopo aver salpato dall'isola Clarence, ne subiamo una seria, proprio nel canale che Ernst Pagel crede di riconoscere come il «Dresden Passage». Il nascondiglio dell'incrociatore tedesco si troverebbe dunque dietro l'isola che bordeggia il Canale Cockburn, a Nord. Il vento cade prestissimo, e subito, la poggia opaca richiude tutte le prospettive da esso aperte. Affondiamo l'ancora per la notte. La fortuna ci aiuta l'indomani. Niente pioggia. Niente foschia. Niente vento. Neanche sole, si capisce! Non lo abbiamo mai visto dall'inizio della spedizione! Ma oggi il mare ci consegna un mondo di isole e di isolotti tagliati nella roccia nera, patinati qua e là dal bronzo delle foreste vergini. Salpiamo alle 7 di mattina, e ci mettiamo a bordeggiare l'isola esaminando con attenzione ogni scogliera e, per quanto si può, ogni anfrattuosità. La mia assurda logica abituale mi dice che se ci resta una probabilità di scoprire la base segreta e, nello stesso tempo, il disperso del *Falken,* è qui. Non traboccando i servizi segreti di immaginazione, perché l'Abwehr si sarebbe dato da fare per cercare un altro nascondiglio diverso da quello in cui il *Dresden* aveva dato prova delle sue capacità? Essa rimane d'altronde perfettamente difendibile oggi giacché la carta, pure completata dopo il 1915, la colloca a più di 15 miglia a Nord delle acque che esploriamo e sono i figli di Pagel che hanno ragione contro la carta giacché, verso le 16, Ernst Pagel lancia un grido:

–Riconosco! Là!

Il braccio teso indica una massa grigia eretta su una spiaggia che una foresta vergine chiude a sfondo. Sbarchiamo febbrilmente. Cristoforo Colombo credendo di scoprire l'America non doveva essere più felice di me! Finalmente, detenevo un inizio di prove! Forse avrei incontrato von Allenburg per la terza volta! Infatti scopriamo un grande mucchio di legna in via di putrefazione. È ciò che resta delle scorte costituite dai marinai del *Dresden* nel gennaio 1915! Andavano a tagliare legna nella foresta per scaldarsi e per distrarsi! Ben commovente, ma quanto deludente nella prospettiva della missione che mi ero imposto e che, indubbiamente, finisce qui.

Un ultimo sforzo per verificare se qualche costruzione non si ergesse nello sfondo, sotto il coperto della foresta. L'Indiano araucano ci rivolge grandi gesti negativi, come se volesse premunirci contro qualche pericolo, ma non comprendo e passo oltre. Bruno G. affronta il margine della foresta. Lo seguo e lo vedo ad un tratto sparire sotto i miei occhi e fino al collo, come inghiottito da sabbie mobili. Gli tendo una pertica di faggio antartico. Egli riesce ad estrarre un braccio da quella melma che lo aspira e dalla quale lo tolgo. Le foreste antartiche sono insormontabili giacché, non sfruttate fin dalle origini, gli alberi che muoiono e marciscono sul posto da decine di millenni hanno accumulato un humus viscoso di parecchi metri di spessore. Non si potrebbe circolare in superficie che con l'aiuto di una slitta, di racchette o di sci, tutti mezzi di trasporto non previsti nel quadro della spedizione... Superare che cosa? Alla ricerca di chi? È proprio evidente che solo i marinai del *Dresden,* gli Indiani col canotto, passarono di là quasi un mezzo secolo prima e non vi rimasero che qualche ora o qualche giorno. Il III Reich non ha dato il cambio alla Germania imperiale a Dresden Harbour.

*

Bruscamente, l'avventura del *Catalina* cambia volto. Esso scompare come veliero fantasma, emerge dalle nebbie della storia nelle quali lo avevo immèrso, ritorna disponibile per qualunque cosa, pesca o turismo per esempio. Dico a S.M.:

–E se andassimo a fare un giretto verso il Capo Horn?

–Perché no?

Il gentile Ebreo austriaco sembra più deluso di me.

–Però – dice lentamente – quel von Allenburg, che uomo interessante doveva essere!

Sentivo che mai si sarebbe consolato di non aver portato le sigle delle SS e non potevo che incoraggiarlo in questa nostalgia che io non avevo. Ma rassegnato, optò pure per un giretto al Capo Horn. Don Antonio non era d'accordo. Avevo noleggiato il *Catalina* per navigare sui canali fuegini,

non per mettere il naso «mar afuera». Rischiare un così piccolo bastimento in mare aperto non lo tentava. Egli invocava la penuria di benzina probabile dopo un percorso supplementare di 300 miglia, giacché non era sufficiente perlustrare il Capo Horn, bisognava anche ritornare a Punta Arenas. Parlava benzina e gli rispondevo vela. Egli obiettava vento. Troppo vento. Evocavo il coraggio del *Catalina,* gli descrivevo delle ondate di 18 metri di altezza! Facemmo una colletta, con S.M. e Bruno G. per raddoppiare il prezzo del noleggio, ma credo che fosse la prospettiva di ottenere sei damigiane di vino, come mancia, allo sbarco, che lo fece decidere. Fu convenuto che non si sarebbe impegnato il bastimento «mar afuera» se il vento avesso soffiato a più di forza 7 Beaufort.

L'indomani, facemmo di conseguenza rotta per Sud–Ovest fino all'imboccatura del Canale Cockburn poi, nascondendoci dietro una filza d'isole, entrammo nella «Bahia Desolada» che attraversammo dall'Ovest all'Est per nasconderci di nuovo dietro l'isola Stewart. Andavamo di isole nere in isole di bronzo, bordeggiando le loro roccie nere o le loro foreste vergini, foreste sempre più rade man mano che ci avvicinavamo all'Horn. Ero adesso arrivato ad una conclusione ma che sboccava su nuove ipotesi, tanto la speranza del sovrumano mi faceva da fede. Ma come pensare piccolo quando si naviga verso il Capo Duro su un cutter di 12 tonnellate?

Non avevo scoperto l'ipotetica base ricercata, ma ciò non voleva dire che non esistesse affatto. Avevo perlustrato dozzine di isole deserte, la più parte inesplorate, ed ero probabilmente passato al largo di dozzine di altre senza neanche intuirle, per mancanza di visibilità. Il camuffamento è qui assicurato da condizioni meteorologiche uniche al mondo riservando più di trecento giorni di tempo coperto all'anno. Anche una grande potenza, che disponga di tutti i mezzi tecnici, non sarebbe certa di riuscire meglio dell'Inglese che ricercava, per più di due mesi, con l'aiuto di tutta una flotta, un incrociatore di 3.500 tonnellate senza scoprirlo.

La base può dunque esistere ma non sussistere a partire dal suo territorio. L'uomo non potrebbe ricavare dall'arcipelago fuegino gli elementi della sua stessa vita, sia a partire dal mare, sia a partire dal suolo. Bisogna dunque obbligatoriamente rifornire la base a partire dal continente. Dal momento che esista un collegamento regolare tra essa ed i

territori colonizzati, la base non è più segreta. I marinai, come i montanari, sanno giorno per giorno chi si avventura in mare e perché. Una base costruita durante la guerra nell'arcipelago fuegino può dunque esistere, ma il mondo esterno non potrebbe ignorarla.

A partire dalla conclusione ragionevolmente tratta su questo punto, mi lanciai in un'altra ipotesi. Sapevo a qual punto l'Ordine nero lavorava a una revisione scientifica della concezione dell'uomo. Quanto respingeva i sogni infantili delle religioni di salveza, allo stesso titolo delle anticaglie esoteriche di «Thule», dei «Vecchi Germani» e di altri fabbricanti di un piccolo Graal portatile e wagneriano. I ricercatori dell'Ordine nero, molto in anticipo sulla scienza del loro tempo, sapevano che l'evoluzionismo procede con mutamenti bruschi, modificando la catena delle generazioni, costituendo ognuna di esse un balzo in avanti nell'evoluzione verso il superuomo o, se si vuole, l'uomo completato. Perché, con la crudeltà disinteressata e serena che gli si conosce, l'Ordine nero non avrebbe convinto un certo numero di suoi membri, particolarmente dotati, a vivere senza aiuto esterno su quelle terre le più desolate del mondo, allo scopo sia di morirvi, sia di provocare in loro un mutamento brusco anticipato che permettesse loro di passare da un ambiente dominante in un ambiente dominato? Sì, perché no?

In questo caso, la base degli uomini mutanti poteva esistere vivendo da se stessa, dunque rimanendo segreta! La mia ipotesi però peccava su un punto, giacché non indicava come gli uomini mutanti si riproducevano. A meno che... Durante la guerra, avevo conosciuto delle donne dalla volontà sacrificale e che non erano solo Tedesche. Durante lo scalo di Buenos Aires, a bordo del *Falken,* quel von Allenburg, forse candidato mutante, non mi aveva anche parlato di ragazze più belle di Venere, e che contava trovare in Cile? Che ne sarebbe stato di lui, se non era già morto? Gli Alakalufi, stirpe d'Untermenschen che scompariva nella «terra dei fuochi», una stirpe d'«Übermenschen» nordici forse vi nasceva?

Fermai a questo punto quelle speculazioni che non si potevano sviluppare che a bordo di un veliero fantasma; ora, il *Catalina* non lo era più. Dovevo mostrarmi più ragionevole prendendomi solo per il capitano Slocum. Il Capo Horn? Non avevamo l'intenzione di doppiarlo, ma solo di compiervi una ricognizione. Navigammo a tutto Est, per così dire

sctrisciando d'isola in isola, nascondendoci dietro di esse. Bisognava tuttavia uscire prima o poi «mar afuera» malgrado la ripugnanza di Don Antonio. Mantenne il contratto poiché il vento non raggiungeva forza 5 e la velatura poteva reggere di più, avendone la tela di camion in cui era stata tagliata viste ben altre! Le onde, ben formate e di bella dimensione, non s'infrangevano tuttavia alla cresta, accontentandosi di offrire al *Catalina* una gentile partita di montagne russe. Non avevamo più da temere l'attacco disordinato ed improvviso dei «williwaw» e potevamo sempre eclissarci dopo aver perlustrato il falso Capo Horn.

Ormeggiammo dunque sulla costa nord dell'Isola l'Eremita per passare la notte in una piccola cavità comoda e sicura. L'indomani il sole apparve per la prima volta dopo che avevamo salpato e per qualche ora, per ricordarci che quel «gran bel tempo» testimoniava su una bella giornata dell'estate australe. Che cosa doveva dunque accadere colà intorno al 15 agosto!

La brezza è caduta a forza 3 ma Don Antonio pensa che non bisognerebbe fidarsi troppo. Per guadagnare tempo egli chiede un piccolo sforzo supplementare al motore, e, nel corso della giornata, se non doppiamo il Capo Horn nel senso esatto del termine, facciamo il giro dell'isola che porta questo nome. Poi raggiungiamo il rifugio dell'arcipelago in fretta come un topo la sua buca. È finita. Dal Capo Horn al Capo Horn, ho preso la misura del mondo in latitudine e non sono più fiero per questo. Quei due segnali del pallone mi furono rivelati dal punto di vista della banalità più desolante. Avrei preferito incontrare gli uomini mutanti sul ghiaccio interno della Sant'Agnese o, navigando sui loro velieri fantasma, al centro di un cerchio di nebbia che si spostasse con loro per mille anni, verso la redenzione biologica.

Ma non fu così...

1945 – 1973

INDICE